TopGear

Conteúdos

Destaques

036

Testes

Conduzimos este mês...

Admissão

Imagem capa: **Webb Bland**

EDITORIAL

Edição 68 **fevereiro 2017**

Bem-vindo

O futuro do automóvel é cada vez mais uma incógnita, mas o que parece certo é que todos os construtores já decidiram que o próximo passo é a condução autónoma. É um facto que o número de acidentes de viação em todo o mundo é elevado o suficiente para rapidamente simpatizarmos com as tecnologias que nos ajudam a evitá-los, mas ainda assim é igualmente difícil imaginar um mundo onde as pessoas se desloquem em veículos sem intervenção própria. Ou não. Porque na verdade já o fazemos muitas vezes. Há comboios que circulam sem condutor, há imensa tecnologia que já fica a trabalhar na nossa ausência para nos servir. Mas tudo isso existe num ambiente fechado (como é o caso do comboio) ou controlado. E ainda assim há acidentes. Imaginar os carros a circular nas estradas é imaginar também todo um estado de espírito e aceitação por parte das pessoas. A evolução não é só tecnológica e também será de mentalidade. Os salões CES em Las Vegas e NAIAS em Detroit mostraram que uns construtores estão mais céticos do que outros acerca do tempo que iremos demorar até chegar a esse ponto. Mas há algo que ninguém consegue responder de forma simples. Num planeta onde há países com populações que nem água potável têm, dizer-lhes que existem estradas já seria uma benesse, dizer-lhes que no futuro essas estradas teriam carros que as levavam de aldeia em aldeia sem intervenção humana, isso seria no mínimo utópico demais. O mundo tem que mudar. Talvez em 100 anos, talvez se acreditarmos que algumas ideias são fortes o suficiente para mudar o mundo, então o mundo mude. Enquanto isso não chega, por aqui pela redação há uma certeza. O mundo é também muito bom enquanto for possível conduzir um Ford GT. Com as mãos bem assentes no volante, bem entendido.

Desfrute da edição,

Paulo Passarinho DIRETOR
paulo.passarinho@goody.pt

TopGear

BASTIDORES DA REDAÇÃO

O dia-a-dia da nossa equipa

O quê? Camuflagem i30
Onde: Sede Hyundai
Ora vamos lá a disfarçar isto muito bem até chegarem à página 46 e verem a versão final

O quê? Urso Kodi
Onde: Palma de Maiorca
A Skoda arranjou um companheiro para os jornalistas dormirem depois do primeiro teste ao Kodiaq

O quê? Sinal aniversário
Onde: Setúbal
"Querido, coloca balões nos sinais de trânsito para saber onde é a festa do Joãozinho..."

O quê? Personalização
Onde: Smart center
Escolha interior verde, estofos azuis e rebordo creme. Junte pele e a finalização pretendida e já está!

O quê? Provocação Dacia?
Onde: Mediterrâneo
A Dacia colocou a sua marca num autocarro da Mercedes-Benz, será que o motor tem algo a ver?

O quê? Polícia equipada
Onde: Munique
Sou só eu que acho que esta polícia anda demasiado bem montada? Pelo sim pelo não, é melhor evitá-los

Também tira umas fotos fixes e ninguém lhe dá eco?
Envie já um e-mail para topgear@goody.pt
ou use a nossa página de Facebook

 facebook.com/topgearportugal

TOPGEAR
Nº 68/Fevereiro - Mensal - P.V.P: €3,50 (cont)

E-MAIL TOPGEAR@GOODY.PT
TOPGEAR.COM.PT

EDITOR
Goody Consultoria S.A.
Praça Bernardino Machado 11A
Lumiar
1750-042 Lisboa
TEL. 218 621 530 / FAX 218 621 540
Nº CONTRIBUINTE 505 000 555

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO
António Nunes (PRESIDENTE), Alexandre Nunes,
Fernando Vasconcelos, Nuno Catarino e Violante Assude

ACIONISTAS
António Nunes (20%), Alexandre Nunes (20%),
Fernando Vasconcelos (20%),
Nuno Catarino (20%) e Violante Assude (20%)

DIRETOR GERAL António Nunes
MARKETING E DISTRIBUIÇÃO Fernando Vasconcelos
DIRETOR FINANCEIRO Alexandre Nunes
CONTABILIDADE Cláudia Pereira
APOIO ADMINISTRATIVO Tânia Rodrigues e Catarina Martins

DIRETOR Paulo Passarinho
REDAÇÃO André Mendes e Nuno Assunção
FOTOGRAFIA Manuel Portugal e Pedro M. Barreiros
E-MAIL (REDAÇÃO) topgear@goody.pt

PAGINAÇÃO Vanda Martins
Rui Nave (imagem de capa)
DIRETOR DE PRODUÇÃO Paulo Oliveira
COORDENADOR PRODUÇÃO EXTERNA António Galveia

PUBLICIDADE Carla Pinheiro
Telm. 939 103 233 - Tel. 218 621 546
E-MAIL carla.pinheiro@goody.pt

COORDENADOR DE CIRCULAÇÃO Carlos Nunes
DISTRIBUIÇÃO JMToscano Lda
E-MAIL geral@jmtoscano.com

PRÉ-IMPRESSÃO E IMPRESSÃO
Sogapal - Estrada das Palmeiras, Queluz de Baixo
2745-578 Barcarena

TIRAGEM 13.000 ex.
DISTRIBUIÇÃO Distrinews II
DEPÓSITO LEGAL N.º: 330074/11
INSCRIÇÃO NA E.R.C. N.º: 126082

BBC WORLDWIDE, UK PUBLISHING: DIRECTOR OF EDITORIAL GOVERNANCE Nicholas Brett
PUBLISHING DIRECTOR Chris Kerwin UK PUBLISHING COORDINATOR Eva Abramik
IMMEDIATE MEDIA Co.: CHAIRMAN Stephen Alexander DEPUTY CHAIRMANPeter Phippen
CEO Tom Bureau DIRETOR OF INTERNATIONAL LICENSING AND SYNDICATION Tim Hudson
INTERNATIONAL PARTNERS MANAGER Anna Brown INTERNATIONAL PARTNERS CO-ORDINATOR Jessica Fleming
UK TEAM: MANAGING DIRECTOR TOP GEAR, UK Adam Waddell PUBLISHER Simon Carrington
EDITOR IN CHIEF Charlie Turner ASSOCIATE EDITOR Tom Ford
CREATIVE DIRECTOR Ian Stevens ART DIRECTOR Owen Norris

SERVIÇO DE ASSINANTES E LEITORES
Gonçalo Galveia (tel. 218 621 543)
E-MAIL: ASSINATURAS@GOODY.PT / SITE: WWW.ASSINEAGORA.PT

A TopGear é publicada pela Goody, SA, sob licença da BBC Worldwide Limited,Media Centre, 201 Wood Lane, London W12 7TQ.

Estatuto Editorial - Leía na íntegra em *www.goody.pt/pt/estatutos/topgear*

* A TOPGEAR JÁ OBEDECE AOS TERMOS DO NOVO ACORDO ORTOGRÁFICO

A REVISTA TopGear TEM EDIÇÕES LOCALIZADAS NOS SEGUINTES TERRITÓRIOS:
África do Sul, Alemanha, Austrália, Bulgária, China, Coreia do Sul, Croácia, Estónia, Filipinas, Finlândia, Hong Kong, India, Itália, Letónia, Lituânia, Malásia e Singapure, Médio Oriente, Países Baixos, Polónia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Roménia, Rússia, Suécia, Tailandia e Turquia

ASSINATURAS

OFERTA DE SUBSCRIÇÃO

20% DESCONTO

E RECEBE AINDA UM EXCLUSIVO DVD

OFERTA DE SUBSCRIÇÃO
4 BOAS RAZÕES PARA ASSINAR

A sua revista TopGear apenas por **€ 33,60**

12 edições com 20% de desconto (poupa € 14,22!)

Recebe um DVD TopGear **Polar Special/US Special!**

Renovar com condições especiais

Saiba mais na página 22

Acesso

TODAS AS FORMAS DE ACEDER AO MUNDO TOPGEAR

Edições digitais:
iOS E ANDROID
Quer guardar a sua revista em papel, mas levá-la para todo o lado? Experimente a edição digital

As notícias na rede:
WWW.TOPGEAR.COM.PT
As notícias que interessam e também todas as que servem para passar um bom bocado

O programa de televisão:
- BREVEMENTE -
Já faltou mais para que se possa conhecer a nova geração a dar o seu melhor em frente às câmaras

Edições especiais:
TOPGEAR SUPERCARROS
Na praia não pode passar sem as bolas de berlim e sem o Especial Supercarros que lançamos no verão

Escreva-nos já:
TOPGEAR@GOODY.PT
Quando sentir a necessidade de nos contactar, use este endereço. Só não vale fotos comprometedoras

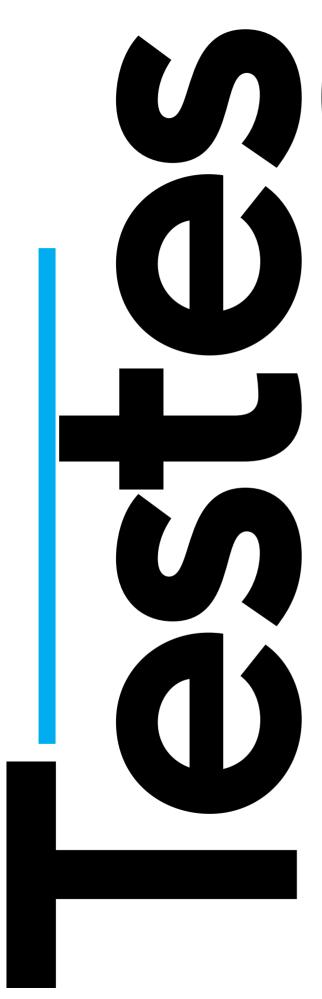
Redes sociais:
FACEBOOK TOPGEAR
Os estados de alma, piadas, opiniões que ninguém quer saber e muito mais no Facebook

TOPGEAR.COM.PT
TUDO O QUE INTERESSA NA REDE

A TopGear no digital

facebook.com/topgearportugal

www.topgear.com.pt

TOYOTA
HYBRID

Testes

Leia já os ensaios mais relevantes realizados este mês

EM TESTE

Chegar, ver e vencer...

DESTAQUE: O NOVO HÍBRIDO DA HYUNDAI PROMETE DAR QUE FALAR NESTE MUNDO MAIS ECOCONSCIENTE

Hyundai **IONIQ Hybrid**
€ 33.056

FOTOS: **MANUEL PORTUGAL**

A Hyundai demorou muito tempo a entrar no mundo dos híbridos, mas passou os últimos anos a estudar a melhor forma de o fazer. Assistiu a tudo o que as outras marcas criaram, testou diversas soluções e entrou no mercado com uma solução de mobilidade muito interessante. Para já, apenas a versão híbrida se encontra disponível. Em breve, a família IONIQ vai ficar ainda mais completa com a presença de uma versão híbrida *plug-in* e uma outra com locomoção totalmente elétrica.

A primeira impressão tem a ver com o formato da carroçaria, que segue muitas das linhas e ideias apresentadas por um dos seus principais rivais: o Toyota Prius. A carroçaria de cinco portas, com o enorme portão traseiro de duas janelas, não deixa que a visibilidade traseira seja perfeita, mas também é algo a que nos conseguimos habituar facilmente. A cor branca da carroçaria deixa

sobressair as diversas aplicações em azul, que se têm tornado uma moda nos modelos em que a eletricidade move o carro, tais como as versões elétricas/híbridas da BMW ou da Volkswagen, por exemplo.

No habitáculo, mantêm-se os detalhes em azul, mas encontramos de imediato uma boa posição de condução muito simples de encontrar. Há diversos comandos que conhecemos de outros modelos da gama e um painel de instrumentos digno de um híbrido, com grande destaque dado à quantidade de energia que ainda se encontra nas baterias e um gráfico que nos indica de uma forma simples para onde é que esta está a ser canalizada. A qualidade dos materiais é elevada, o espaço a bordo não desilude quem vai atrás e a maioria dos comandos parece estar arrumada no sítio certo. No entanto, assim que olhamos para baixo, encontramos um pedal encostado à esquerda destinado ao travão de estacionamento, passando a ser este o ponto menos sofisticado deste modelo e totalmente fora do contexto de toda a imagem do novo IONIQ. Seria assim tão complicada a presença do convencional sistema de travão elétrico, Hyundai?

Boa posição de condução e um visual moderno (tirando o pedal extra)

Ou então...

Toyota Prius
O híbrido da Toyota é o alvo a abater nesta categoria, sendo semelhantes em termos de sistema e até na sua aparência

O conforto de rolamento e o silêncio a bordo são elevados, e o motor de combustão teima em não se ligar, deixando-nos a circular apenas em modo elétrico. Aliás, mesmo ao fim de diversos quilómetros, a capacidade de carga das baterias parece não se alterar muito, provando a eficácia do sistema em gerir os gastos e em aproveitar todas as oportunidades em regenerar qualquer parcela de energia.

Além disso, ao contrário do que acontece com alguns dos seus principais rivais, o IONIQ não nos obriga a conduzir com uma caixa automática de variação contínua e inclui uma mais simpática opção automática de dupla embraiagem, tornando a condução em autoestrada, por exemplo, muito mais agradável ao ouvido e à carteira. Além disso, a resposta do sistema de propulsão às indicações do pedal do lado direito é bastante direta e vigorosa, independentemente do motor que esteja em funcionamento. Ainda que, na maior parte das vezes, seja mesmo a opção elétrica a preferida do sistema.

No Hyundai IONIQ uma das coisas que notamos de imediato é que conseguimos circular durante bastante tempo apenas com o motor elétrico em funcionamento. E conseguimos fazer coisas como tirar o carro de uma garagem ou fazer uma ultrapassagem sem despertar o motor de combustão. Por outro lado, assim que passamos o comando da caixa de velocidades para o lado esquerdo, ativando o modo mais desportivo, o IONIQ consegue mudar consideravelmente o seu modo de condução. O painel de instrumentos assume um desenho bastante diferente e a resposta ao acelerador é ainda mais imediata. Em algumas situações, e graças principalmente à posição das baterias e à consequente redução do centro de gravidade, o IONIQ até consegue ser um híbrido divertido de conduzir, com uma boa estabilidade em curvas com bom piso.

Mas o mais divertido deste modelo não é tratá-lo como um desportivo e sim abusar do sistema híbrido da melhor forma, com o objetivo de conseguir efetuar um tipo de condução poupada e consciente do ponto de vista ambiental, mas também obter a melhor pontuação do sistema, que nos chega através do enorme monitor da consola central. Numa escala com oito elementos, andámos quase sempre no nível seis, sendo que as médias de combustível raramente saíram dos 4,5 litros a cada 100 km.

O preço do IONIQ começa um pouco acima dos 33 mil euros, já com uma boa dose de equipamento e promete ser um caso sério no mundo dos híbridos, ao ficar à frente de modelos com muito mais experiência de mercado do que o recém-chegado híbrido da Hyundai. ANDRÉ MENDES

FICHA TÉCNICA

1.580 cc, 4 cil., tr. dianteira, 141 cv, 265 Nm (combinados)

3,9 l/100 km, 92 g/km CO_2

0-100 km/h: n.d., 185 km/h

1.477 kg

VEREDICTO: Um híbrido bastante competente e que nos deixa com vontade de explorar o nosso lado mais ecológico na condução.

6/10

O radar de distância fica a destoar na grelha dianteira do IONIQ

Nova filosofia

Ford **KA+ Ultimate 1.2**

 11.912

DESTAQUE: O KA+ MUDA DE ATITUDE E PASSA A SER UMA FERRAMENTA CITADINA

Há diversas pessoas para as quais o carro é apenas um meio de transporte, uma ferramenta que desempenha uma função... Não ligam a elementos como o prazer de condução, o estilo e diversos outros. E é para essas pessoas que nasceu o Ford Ka Plus. É um dos carros globais da Ford, com hipótese de ser comercializado em todo o mundo. E é uma ferramenta muito bem construída e pronta para resistir a todas as atrocidades das pessoas que tratam o carro apenas como um carro, projetado para ir do ponto A ao ponto B.

Mas depois entramos nós, que gostamos efetivamente de automóveis, de os conduzir e admirar e deparamos com o mais pequeno modelo da Ford. É claro que a palavra racional é aquela que nos chega mais rapidamente à cabeça, até porque sabemos que o preço deste modelo nem sequer chega aos 12 mil euros. E depois, porque um carro funcional não tem necessariamente de ser feio.

O KA+ tem proporções mais generosas do que se possa imaginar, seja no exterior ou no habitáculo e cabem quatro pessoas a bordo sem qualquer dificuldade, ficando a destoar apenas as jantes de liga leve com um diâmetro de 15 polegadas, que parecem muito mais pequenas do que são na realidade. O desenho não é arrojado, mas não nos faz fazer caretas, e no habitáculo a posição de condução é razoável e a maioria dos componentes está onde deve estar. Do lado funcional, apenas ficou a faltar uma forma mais simples de abrir a tampa da bagageira, que apenas pode ser efetuada através de um botão do lado esquerdo da consola central.

O motor 1.2 é suficiente para o KA+ e a estética é simples mas apelativa

Por menos de 12 mil euros, não podemos esperar muito equipamento, mas o KA+ inclui ar condicionado, vidros e espelhos elétricos, controlo de estabilidade, computador de bordo e até o rádio com leitor de CD e MP3, com ligação USB e Bluetooth para o telemóvel. No caso da unidade ensaiada, até estão presentes os sensores de estacionamento traseiros, os bancos aquecidos e a versão automática do ar condicionado.

Só falta mesmo juntar os miúdos, as habituais tralhas do dia-a-dia, os autocolantes colados no interior das janelas, as migalhas de bolachas que vão ficando pelos assentos traseiros e arrancar para a rotina. AM

FICHA TÉCNICA

- 1.196 cc, 4 cil., tração dianteira, 85 cv, 112 Nm
- 5,0 l/100 km, 114 g/km CO_2
- 0-100 km/h em 13,3 s, 169 km/h
- 1.009 kg

VEREDICTO: Simples de conduzir e de estacionar, o KA+ é uma excelente aposta para quem vive apenas em ritmo urbano.

5/10

Astro diesel da gama

Opel **Astra 1.6 BiTurbo CDTI**

€ 31.760

DESTAQUE: MOTOR MAIS MUSCULADO DÁ AO ASTRA NOVOS TRUNFOS, MENORES CONSUMOS E GENICA Q.B.

E eis que o Opel Astra de cinco portas recebe o novo motor diesel da marca, já presente na carrinha, que lhe permite subir dois ou três degraus na escada do segmento. Trata-se do bloco com 1.598 cc que produz 160 cv e debita 350 Nm de binário.

Na geração anterior, o Astra dispunha de um bloco 2.0 que fazia as despesas mais desportivas e/ou potentes do familiar, mas esta geração "contenta-se" com o bloco 1.6 com dois turbos sequenciais que garantem (quase) sempre uma boa dose de genica acessível ao seu pé direito: o binário máximo surge logo às 1.500 rpm. Melhor, a curva de binário é... mesmo uma curva (nem sempre é), e a forma como o motor acumula rotações, e o Astra velocidade, é muito linear e constante até às 3.200, 3.400 rpm. A desvantagem de toda esta linearidade é que a sensação de velocidade sai defraudada – ainda assim, os 8,6 segundos que passam até atingir os 100 km/h não envergonham o Astra. E os 220 km/h de velocidade máxima chegam e sobram, para além de levantarem o véu sobre a caixa de velocidades manual com seis velocidades: com escalonamento longo, a sexta relação faz com que o motor se queixe caso a engrene antes dos 90 km/h.

Botão Sport, para aqueles momentos... desportivos, e jantes de 18 polegadas

Esta geração do Astra veste um ar algo desportivo, mas nesta versão Dynamic Sport com as jantes opcionais de 18 polegadas (pneus 225/40) assume um caráter mais atrevido, se bem que menos confortável. Culpa das belas jantes com pneus de baixo perfil – a dinâmica sai reforçada, mas a borracha teima em deformar pouquíssimo quando encontra lombas, buracos e quaisquer outras imperfeições no piso.

Lá dentro, o ambiente é agradável, com a maioria dos materiais em bom nível. No entanto, a unidade de ensaio (um carro com 15 km) já apresentava alguns ruídos indesejados, que se ouviam claramente porque o motor só é ruidoso em esforço. Os bancos são confortáveis e oferecem excelente apoio. A posição de condução é impecável e garante que não há questões ergonómicas. E junto à alavanca da caixa de velocidades encontramos um botão com o nome "Sport": torna a direção mais pesada e o acelerador mais sensível.

A versão Dynamic Sport inclui bastante equipamento interessante – ar condicionado automático, regulador/limitador de velocidade, conetividade Bluetooth, Opel Eye (com diversos sistemas de segurança e ajuda à condução) e o incrivelmente útil Opel OnStar, que torna o Astra um *hotspot* Wi-Fi!

Os 31.760 euros que tem de desembolsar pelo Astra 1.6 BiTurbo CDTI Dynamic Sport parecem-nos ajustados, mas ponha de parte mais 1.700 euros para o pack Matrix: as luzes IntelliLux LED são fantásticas e um daqueles extras "obrigatórios".

FICHA TÉCNICA

1.598 cc, 4 cil., tração dianteira, 160 cv, 350 Nm

4,1 l/100 km, 109 g/km CO_2

0-100 km/h em 8,6 s, 220 km/h

1.410 kg

VEREDICTO: O Opel Astra de cinco portas ganhou imenso com o bloco 1.6 BiTurbo CDTI – é poupado, capaz e silencioso.

7/10

DOIS TURBOS

1.6 BiTurbo CDTI

O motor já era usado na Sports Tourer, e também aqui tem 1.598 cc, 160 cv e 350 Nm de binário

Boas prestações

Os 100 km/h chegam em 8,6 segundos e a velocidade máxima é de 220 km/h. E este Astra pesa 1.410 kg

Consumo reduzido

A média de consumo foi de 4,9 l/100 km durante boa parte do ensaio. Terminámos com 5,1 l/100 km

FOTOS: MANUEL PORTUGAL

P & R

Ir onde quiser!

BMW **i3 EXA (94Ah) + PCA**

€ 49.167

DESTAQUE: COMO NÃO DESESPERAR COM A AUTONOMIA

Posso ir onde quiser? Então mas este i3 não é elétrico?

Todos os BMW i3 são elétricos e não é este que vai mudar. Mas este i3 que vê nas imagens é a versão com extensor de autonomia, o que acrescenta alguns quilómetros à autonomia elétrica. Além disso, já é versão 94Ah, equipada com as novas baterias com mais capacidade, o que significa que passa a conseguir viajar até locais onde, até agora, não conseguia.

E quais são as diferenças de autonomia face ao i3 normal que já existe?

Bem, comecemos pelas baterias. Na nova versão 94Ah, as baterias que equipam o i3 têm mais capacidade, o que lhe permite uma autonomia 100 por cento elétrica a rondar os 200 quilómetros no modo normal. Se optar pelo modo Eco Pro+, este valor pode chegar mesmo aos 250 km,

mas já requer condições "ideais" de utilização. Além disso, por se tratar da versão equipada com o extensor de autonomia, há ainda um outro trunfo na manga... Ou, neste caso, sob o piso da bagageira. Trata-se de um pequeno motor de dois cilindros, com 650 cc, destinado apenas a servir de gerador para o sistema elétrico. Assim, a autonomia passa para os 330 quilómetros, ou até existir gasolina no pequeno depósito com apenas nove litros de capacidade.

Então nem é preciso carregar o i3, certo?

Errado. É preciso frisar que este motor a gasolina não serve para locomover o i3, mas apenas para carregar o motor elétrico. Existe apenas para não o deixar apeado quando não houver uma tomada elétrica por perto, ou para quando está a regressar a casa um pouco mais tarde com alguém a dormir no banco traseiro e prefere deixar o carregamento total para quando estiver na garagem.

E nota-se o barulho do motor a gasolina?

O pequeno motor de 650 cc tem vários modos de funcionamento. No mais barulhento, ficamos com a ideia de que estamos a ser ultrapassados por uma scooter. No mais simples, acabamos apenas por notar o seu funcionamento à medida que os quilómetros da autonomia elétrica vão aumentando e os do extensor de autonomia vão desaparecendo.

E quanto custa o EXA?

Essa é a má notícia. O BMW i3 com extensor de autonomia (EXA), as novas baterias (94Ah) e o pacote de equipamento Pack Comfort Advanced custa 49.167 euros. AM

FICHA TÉCNICA

Motor síncrono, tração traseira, 102 cv, 250 Nm + extensor

0,6 l/100 km, 13 g/km CO_2

0-100 km/h em 8,1 s, 150 km/h

1.365 kg

VEREDICTO: Com um extensor de autonomia, viajar com um elétrico torna-se uma tarefa muito mais simples.

7/10

FOTOS: MANUEL PORTUGAL

Mais refinado

Audi **A5 Coupé 2.0 TDI**

€ 53.040

DESTAQUE: A NOVA GERAÇÃO É MAIS ELEGANTE E EQUILIBRADA

Para o mercado português com todas as suas taras e manias causadas em grande medida por questões fiscais, o motor que mais interessa ao novo Audi A5 Coupé poderá ser justamente aquele que aqui ensaiamos: o 2.0 TDI de 190 cavalos. Se olharmos para a gama do Audi A5 rapidamente nos apeteceria testar versões potencialmente mais interessantes do ponto de vista do prazer de condução, mas em termos de economia, o motor 2 litros quatro cilindros, turbo diesel é o mais acertado.

A nova geração do Audi A5 Coupé surge com a plataforma MLB Evo. Trata-se como o nome indica da evolução da plataforma que o Grupo Volkswagen já utiliza em outros modelos e surge aqui numa configuração mais desportiva e que pretende aumentar os níveis de rigidez, sublinhando ainda o caráter da economia. Começando justamente por aí, o motor 2 litros diesel é um dos blocos mais versáteis da gama de motores da marca e aqui não deixa de vincar esse aspeto. Os 400 Nm de binário são suficientes para proporcionar acelerações fugazes e ainda assim conseguimos terminar o ensaio com uma média de 6 litros aos 100 km. Com a caixa S-Tronic de dupla embraiagem e sete velocidade e o Audi drive Select que permite selecionar os modos de condução este A5 2.0 TDI consegue inclusive mostrar credenciais também quando se pisa mais o acelerador (a marca indica um arranque dos 0 aos 100 km/h em 7,7 segundos e velocidade máxima de 238 km/h. As jantes de 18 polegadas poderiam ser um entrave ao conforto, mas a verdade é que o acerto da suspensão está em plano de evidência e a unidade ensaiada conta com o controlo de amortecimento que o torna quase um tapete rolante em mau piso.

O comprador tipo de um coupé deste segmento talvez não esteja muito preocupado com espaço, mas ainda assim de registar que no A5 Coupé é possível conviverem quatro adultos com espaço muito aceitável para todos. A bagageira de 465 litros é ainda um convite a colocar as malas de viagem. E já que menciono o conforto não esqueço o excelente tato dos opcionais bancos desportivos em pele e alcantara que proporcionam uma boa posição de condução. Todo o interior revela grande qualidade e a marca alemã está em crescendo neste item. Distinto, económico e bem comportado, o Audi A5 é bem mais do que a imagem deixa transparecer.

Uma configuração de equipamento sóbria

- 1.968 cc, 4 cil., tração dianteira 190 cv, 400 Nm
- 4,1 l/100 km, 111 g/km CO_2
- 0-100 km/h em 7,7 s, 238 km/h
- 1.565 kg

VEREDICTO: Num país onde o diesel ainda reina este deverá ser um dos A5 Coupé mais vendidos!

FOTOS: ANDRÉ MENDES

FOTOS: MANUEL PORTUGAL

Mini familiar

Mini **5 Portas Cooper D**

€ 33.774

DESTAQUE: UM MINI COM ESPAÇO, MUITO EQUIPAMENTO E UM MOTOR MULTIFACETADO? BOA!

Um Mini com quatro metros de comprimento, cinco portas e pintado a tons British Racing Green… Ai, se o avô visse isto.

Saudosismos à parte, atrevemo-nos a afirmar que esta é uma das unidades mais equilibradas da Mini que por cá passou. Trata-se da carroçaria com cinco portas que recorre ao motor 1.5 diesel de três cilindros e 116 cv – é um bloco poupado (fizemos 4,8 l/100 km) e com genica q.b., em boa parte graças aos 270 Nm de binário – e à caixa automática de seis velocidades cujo comportamento segue à risca o modo de condução selecionado. Com o modo Green ativo, as passagens são feitas às 2.000 rpm com o intuito de poupar.

O espaço a mais dentro deste Mini de cinco portas nota-se na habitabilidade (principalmente no banco traseiro) e na capacidade de carga (278 litros). Mais, a qualidade dos materiais melhorou nesta geração e o ambiente a bordo é agradável.

Aquele que é um dos grandes trunfos de um Mini moderno, a dinâmica apurada, continua em grande nível nesta versão, já que a corpulência e o peso adicionais mal se fazem sentir nas conduções mais desportivas, mas a verdade é que o motor não permite grandes devaneios. Falta principalmente a sonoridade dos cativantes primos a gasolina, mas também uma faixa útil mais ampla do bloco 1.5 diesel, que só "existe" praticamente entre as 1.800 rpm e as 2.900 rpm. Não deixa, ainda assim, que lhe deixar com um sorriso no rosto quando decide atacar um troço um pouco mais exigente.

Os 27.964 euros que a versão base custa acrescem, nesta unidade, de 5.810 euros de extras (só o pacote Seven Chili custa 4.700 euros), mas tem todo o equipamento que algum dia precisará, como as jantes de 17", os bancos desportivos, os sensores de estacionamento, sensor de chuva e luz, AC automático, Bluetooth, faróis Full LED…

FICHA TÉCNICA

- 1.496 cc, 3 cil., tração dianteira 116 cv, 270 Nm
- 3,9 l/100km, 102 g/km CO_2
- 0-100 km/h em 9,5 s, 202 km/h
- 1.280 kg

VEREDICTO: Este Mini é um autêntico familiar: motor diesel poupado e capaz, espaço para cinco e muita competência!

7/10

FOTOS: MANUEL PORTUGAL

5/10

Suzuki **Vitara 1.4T S AWD**

€ 22.599 (campanha)

Esta é uma das versões mais cativantes do Vitara, a S. Conta, entre outros, com grelha dianteira exclusiva, jantes negras de 17", retrovisores com piscas em LED e faróis com projetor vermelho e médios LED. Sob o capot está o espevitado bloco turbo 1.4 a gasolina com 140 cv, mas se tiver o pé direito muito pesado a média de consumo dispara – a nossa foi de 6,8 l/100 km.

A tração integral permite fazer troços que envergonham muitos jipes, e a lista de equipamento da versão é extensa. Boa relação preço/equipamento.

FICHA TÉCNICA

- 1.373 cc, 4 cil., 140 cv, 220 Nm
- 5,4 l/100 km, 127 g/km CO_2
- 0-100 km/h em 10,2 s, 200 km/h
- 1.210 kg

O mais interessante

Volkswagen **Tiguan 1.6 TDI**
€ 39.540

DESTAQUE: UM CASO SÉRIO ESTE RENOVADO TIGUAN QUE AGORA APRESENTA ARGUMENTOS MUITO FORTES

Boa posição de condução e espaço para três adultos na traseira

A anterior geração do Volkswagen Tiguan parecia-me demasiado "quadrada" quer em termos de estética, quer em termos de comportamento. É curioso como uns retoques mínimos, realizados no modelo pelo construtor alemão, conseguiram torná-lo mais atraente esteticamente e, ao mesmo tempo, mais eficiente em termos mecânicos. Esta versão 1.6 TDI de 115 cavalos será com certeza a mais desejada devido ao bom posicionamento que o preço consegue proporcionar (abaixo de 40 mil euros na unidade ensaiada) e é justo dizê-lo desde já, face a tudo o que oferece.

O Tiguan 1.6 não é propriamente o SUV com maiores capacidades desportivas e isso não seria de esperar deste modelo, até porque, como vimos na edição passada, há versões com outras características, mas também com outros preços. Ainda assim reforço que os 115 cavalos começam de facto a ser curtos para um modelo que tem um peso de 1.495 quilos.

Este é um modelo que parece talhado para vencer um pouco à maneira dos praticantes de judo mais aplicados: por pontos. A motorização parece algo fraca particularmente porque as duas últimas relações deixam a desejar muito em particular se tiver o carro carregado. Não é um desespero mas também não é uma alegria. A aposta é no consumo com a média a ficar nos 5,9 litros o que parece francamente positivo. O comportamento é muito neutro e a suspensão limita-se a cumprir com o conforto, mas evite pensar em curvas muito apertadas em apoio porque não é para isso que ele foi feito.

O interior não apresenta novidades de monta. Apesar disso o ecrã multifunções de 8 polegadas é novidade, mas continua tudo muito cinzento. O espaço, sim, é generoso. É fácil transportar cinco adultos e ter uma capacidade de carga excelente. O banco traseiro pode ainda deslocar-se sobre uma calha para aumentar o espaço de carga disponível e na configuração mais espaçosa alcança-se 1.655 litros de capacidade o que o torna muito versátil

O Volkswagen Tiguan é um dos SUV mais vendidos no mercado e só quando o conduzir irá conseguir perceber o fenómeno de forma mais assertiva, mas lá que convence disso não há dúvida.

PAULO PASSARINHO

FICHA TÉCNICA

- 1.598 cc, 4 cil., tração dianteira, 115 cv, 280 Nm
- 4,8 l/100 km, 125 g/km CO_2
- 0-100 km/h em 10,9 seg., 185 km/h
- 1.495 kg

VEREDICTO: Não é o mais bonito e o interior é algo sóbrio, mas é um dos SUV mais equilibrados e por isso consegue cativar

7/10

BOA VERSATILIDADE

Melhor e pior do Tiguan

As recuperações são lentas em 5ª e 6ª velocidade.
A bagageira é bem interessante, com 615 a 1.655 litros de capacidade

FOTOS: MANUEL PORTUGAL

Aristocrata

BMW **750Ld xDrive**

€ 145.350 (versão base)

DESTAQUE: UM MOTOR DIESEL COLOSSAL E UM AMBIENTE SUBLIME A BORDO

Os motores turbo estão cada vez mais na moda, uma vez que conseguem extrair mais potência de motores mais pequenos, ao mesmo tempo que também dão uma ajuda na batalha contra as médias de consumo mais elevadas. Já houve motores com um turbo, dois, e a BMW até criou uma versão diesel do seu bloco de seis cilindros em linha com três turbos.

E agora, com esta versão 750d, o mesmo bloco de três litros e seis cilindros em linha já conta com a presença de quatro turbos: dois de dimensão mais reduzida e dois de maior débito. Um dos de maior dimensão apenas funciona quando é necessária uma maior aceleração e apenas quando o regime do motor se encontra acima das 2.500 rpm. Além desta solução de sobrealimentação, o novo motor também conta com um novo desenho da cabeça dos cilindros e uma gestão melhorada dos gases de escape.

No final, depois de todas as modificações, a potência máxima passou para os 400 cv e o binário chega agora aos 760 Nm, um valor que está disponível de uma forma constante entre as 2.000 e as 3.000 rpm. Com a ajuda da caixa de oito velocidades Steptronic, a aceleração dos 0 aos 100 km/h das mais de duas toneladas deste Série 7 longo é agora efetuada em

Neste Série 7, os melhores lugares são os traseiros

menos de cinco segundos. E tudo isto num modelo que consegue apresentar um ganho de 11 por cento nas médias de combustível, com um aumento de cinco por cento no valor de potência.

Seja como for, neste 750Ld a maior parte destas coisas acontecem lá à frente. E uma vez que se trata da versão longa do Série 7, nós queremos mesmo é andar atrás, com o assento do lado direito ajustado para o modo "Chaise Lounge", com as massagens no modo mais relaxante e com o sistema da Bowers & Wilkins a fornecer a banda sonora para o filme que vamos ver. Resta fechar as cortinas através do *tablet* que serve de comando e não pensar nos quase 200 mil euros que custa esta unidade. ANDRÉ MENDES

FICHA TÉCNICA

2.993 cc, 6 cil., tração integral, 400 cv, 760 Nm

5,7 l/100 km, 149 g/km CO_2

0-100 km/h em 4,7 seg., 250 km/h

2.055 kg

VEREDICTO: Os 400 cv do motor diesel são uma ajuda perfeita para as viagens que imaginamos fazer a bordo do Série 7.

8/10

FOTOS: MANUEL PORTUGAL

HYUNDAI I10 COMFORT

€ 13.012

Pequeno, prático, fácil de conduzir – tudo no Hyundai i10 está longe de ser complicado ou exigente. O modelo mais pequeno da Hyundai, que acabou de receber uma pequena atualização no visual e equipamento, parece pronto para enfrentar qualquer desafio citadino, sejam as ruas mais antigas da cidade, ou as horas de maior trânsito.

Equipado com um motor de apenas um litro, com três cilindros e 66 cavalos de potência, o pequeno i10 é uma espécie de cidadão nervoso, mudando de direção rapidamente e entrando em recantos de parques de estacionamento onde são raros os carros que conseguem estacionar. A bordo há espaço para quatro pessoas sem grandes limitações e o conforto até se mantém num patamar elevado para este segmento.

Por pouco mais de 13 mil euros, a versão Comfort, a intermédia (e a que vê nas imagens), já oferece um bom recheio em termos de equipamento, não faltando o ar condicionado ou a ligação Bluetooth para o telemóvel, bem como as luzes de condução diurna e o computador de bordo. AM

FICHA TÉCNICA

998 cc, 3 cil., tração dianteira, 66 cv, 95 Nm

4,7 l/100 km, 108 g/km CO_2

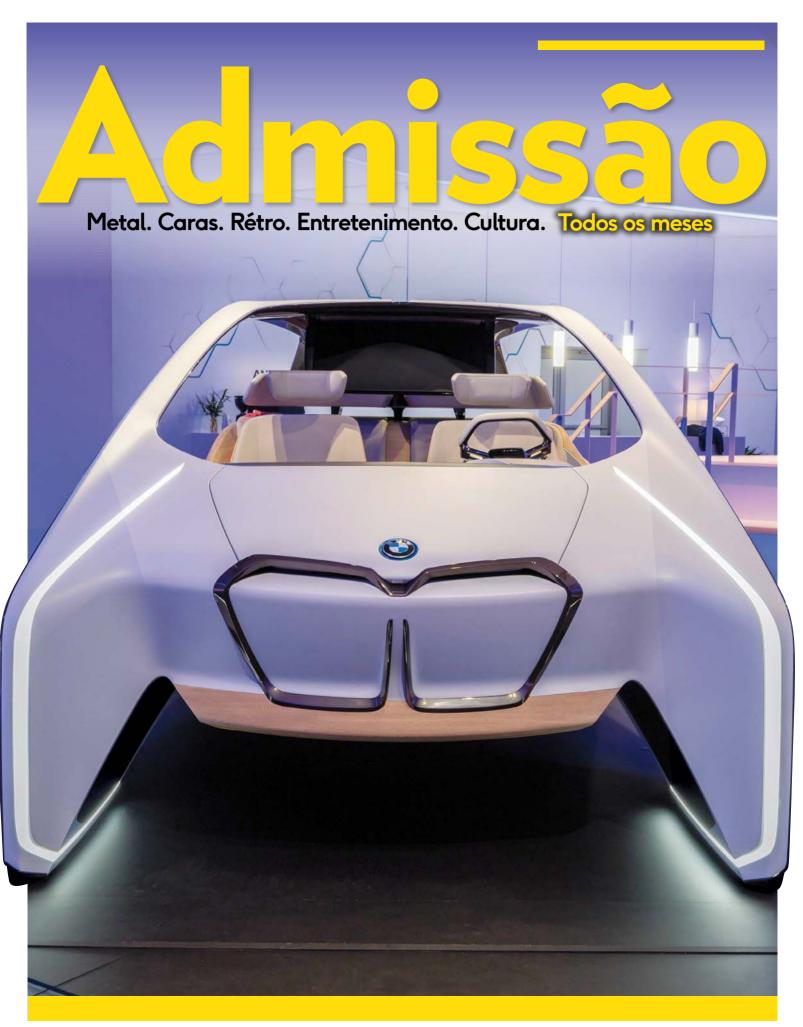
0-100 km/h: n.d., 156 km/h

1.008 kg

VEREDICTO: Muito pequeno, prático de conduzir e com um motor económico a condizer com o i10.

6/10

Admissão

Metal. Caras. Rétro. Entretenimento. Cultura. Todos os meses

SALÃO

Eletrónica total

OS AUTOMÓVEIS E TODA A SUA ELETRÓNICA INVADIRAM O CES E NUNCA MAIS ESTE EVENTO SERÁ O MESMO

TEXTO: **PAULO PASSARINHO (LAS VEGAS)** / FOTOS: **DIREITOS RESERVADOS**

A BMW apostou no CES para mostrar o que pensa do conceito de um interior modular e funcional para os anos vindouros

Interiores com padrões de conforto inimagináveis até hà poucos anos

As tecnologias de reconhecimento tátil são já hoje uma forte aposta das marcas para o futuro. A BMW já incorpora várias destas em modelos como o Série 7 e o novo Série 5

Abstraia-se da forma e pense no conteúdo

O salão internacional da eletrónica de consumo apareceu para dar destaque às tecnologias digitais e eletrónicas. Durante alguns anos foram as grandes empresas de jogos, multimédia e eletrónica de consumo, como os fabricantes de televisões, computadores e software a terem este local como prioritário para os seus lançamentos mundiais. Hoje, o CES, como agora é chamado ao salão que decorre na soberba cidade de Las Vegas, é muito mais do que isso e é um agregador de tecnologias onde coexistem as tecnologias desenvolvidas pela NASA até às mais recentes invenções de eletrónica para automóveis. Ou tudo junto num só.

Com a indústria automóvel numa autêntica redefinição do seu papel no mundo, o CES viu-se invadido pelos principais construtores mundiais que hoje degladiam o espaço nos pavilhões com a Microsoft ou com a Intel. Bem, na verdade, em alguns casos até o partilham. A tecnologia que um automóvel emprega bem pode transformar o próprio conceito em algo que talvez tenha de receber um novo nome. A realidade do futuro parece ser a condução autónoma com formas de propulsão que são cada vez menos importantes para o utilizador. Não é pois de estranhar que os construtores insistam na apresentação de soluções que incluem assistentes pessoais a bordo, ligação com todos os *gadgets* dos proprietários e muito mais. O CES é uma montra única e verá a sua influência crescer nos próximos anos. A verdade é que em comparação, por exemplo, com Detroit, que abriu portas dias depois, houve quase tantos construtores automóveis presentes no CES como naquele que é considerado o mais importante salão automóvel americano. Realidade virtual e aumentada, sistemas de apoio à condução, interiores fantásticos e tecnológicos e (muitas) parcerias no ramo do digital e conetável. Tudo isso é o CES.

O volante poderá deixar de ter realmente utilidade no futuro

Depois de um frenético ano de 2016 onde a comemoração dos 100 anos revelou o caminho que a BMW quer traçar para os próximos anos, o início de 2017 revela que o trabalho continua no mesmo caminho, conforme pudemos confirmar em Las Vegas a convite da marca. Mais tecnologia, maior autonomia e cada vez mais atenção aos desejos das novas gerações de utilizadores. É desta forma que

A Audi uniu-se à Nvidia para acelerar o processo de integração da condução autónoma nos próximos modelos da marca dos quatro anéis

Mostradores em 3D e LED a bordo serão realidades a curto prazo

a marca alemã apostou no salão de Las Vegas para revelar o conceito com que pretende experimentar as opiniões dos consumidores para o futuro. Um conceito de interior onde tudo está conetado e onde os ocupantes, mais do que conduzir, estão a viver o seu dia-a-dia a bordo sem prescindir absolutamente de nada. Os avanços na condução autónoma (ver artigo em separado) mostram que a realidade não existe num futuro distante. É neste contexto que surge o BMW i Inside Future, uma escultura funcional capaz de demonstrar os diversos sistemas que a marca pretende disponibilizar. O toque holográfico, uma evolução do controle por gestos, é agora uma hipótese. O sistema revolucionário pretende substituir os botões no tablier com a projeção dos mesmos e permitindo que o utilizador interaja com essa imagem holográfica. Um ecrã panorâmico permite a interação com apenas alguns toques e deverá disponibilizar funcionalidades totais como solicitação de serviços de toda a espécie. Para além disto, a BMW avança com uma janela interativa que poderia ser instalada em casa e que permitiria organizar toda a vida do utilizador do carro. Confuso? Imagine acordar de manhã e poder decidir onde toma o café da manhã, reservar mesa e pedir ao carro que o leve lá, passando pelo quiosque para adquirir uma prenda para a sua namorada… e ainda nem saiu de casa e já o AC está nos 20 graus e a bateria do carro carregada por indução num posto qualquer remoto.

O projeto presente no CES revelava ainda um conceito de interior do automóvel tipo *lounge* (não faltavam os livros – essa coisa do passado), com verdadeiros sofás, cobertores e um ambiente o mais aproximado à casa de qualquer pessoa. A BMW acredita que, mais do que automóveis, as pessoas querem no futuro uma solução totalmente integrada que os sirva diariamente.

O grupo Fiat-Chrysler mostrava o estudo Portal Concept que pretende ser um portal para um interior onde o espaço e versatilidade estão em plano de destaque. Talvez com algum desejo que o conceito SUV deixe espaço para alguns monovolumes, o Portal Concept tem um formato mais familiar. Conta com motor elétrico e baterias de iões de lítio de 100 kWh capazes de proporcionar 400 km de autonomia e com funcionalidades de condução autónoma.

"Imagine acordar de manhã e decidir onde toma o café deixando que o carro o leve sem preocupação"

Com piloto automático ou a possibilidade de deslocação mesmo sem pessoas a bordo, o Portal Concept também parece poder revelar as linhas que o grupo FCA tem em mente para os seus modelos. Afinal o futuro ainda é longínquo e é preciso aproveitar o presente.

Mais avançada parece estar a Audi, que, para além dos carros que já tem em teste pelo mundo fora com capacidades de condução autónoma, mostrou no CES o primeiro resultado de um acordo com a Nvidia (sim, essa das placas gráficas) que irá permitir acelerar o processo

de integração da tecnologia de condução autónoma. Objetivo anunciado que em 2020 vários sensores permitam uma condução com menor intervenção humana.

A Mercedes-Benz fecha o ciclo das três *premium* europeias no evento. Para além do *concept* EQ já visto em Paris, e do conceito CASE, o construtor de Estugarda mostrava pela primeira vez o Vision Van, uma carrinha que irá permitir entregas mais eficientes com recolha de encomendas de forma robótica e entrega sem qualquer intervenção humana.

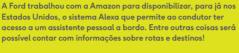
Os japoneses estiveram também com forte presença. O destaque vai para a Toyota, que apresentou o Concept-i em colaboração com o estúdio de design que a marca tem na Califórnia. A ideia desde *concept* é mostrar que o volante ainda será parte integrante dos veículos durante muito tempo e por isso é possível integrar várias funções de inteligência artificial para determinar a necessidade da condução autónoma mas não avançar com isso como uma exigência.

A Nissan parece querer levantar voo em outras direções e recrutou forte apoio na NASA e na tecnologia espacial. O uso massivo da inteligência artificial que a NASA já usa em alguns projetos parece ser uma das fórmulas para ajudar o carro a "tomar decisões".

A Honda está a meio caminho entre as loucuras espaciais e a realidade. Apresentou antes o curioso NeuV, um elétrico com capacidades para agir de forma autónoma de acordo com as emoções do condutor. Parece ser um projeto nascido para vingar de forma a ser veículo partilhável nas cidades organizadas para isso. Uma outra surpresa da marca veio do mundo das duas rodas. Aqui sim, um assistente de condução autónomo que pretende auxiliar no equilíbrio das duas rodas. Sim, imagine que no futuro será impossível cair da sua mota...

A Ford trabalhou com a Amazon para disponibilizar, para já nos Estados Unidos, o sistema Alexa que permite ao condutor ter acesso a um assistente pessoal a bordo. Entre outras coisas será possível contar com informações sobre rotas e destinos!

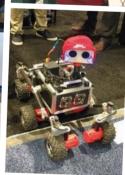
A Faraday pretende ser uma concorrente da Tesla

A Nissan recorreu à NASA como parceira para a mobilidade inteligente

Seria fantástico, não acha? A Honda diz que trabalha nessa direção.

Correndo para conquistar o lugar de primeira marca asiática na Europa em 2025, a Hyundai apostou num simulador virtual que pretendia mostrar aos utilizadores o quanto estão ou não preparados para aceitar a condução autónoma. Com óculos de realidade virtual foi possível viver várias situações de trânsito bastante complexas. Claro, tudo simulado.

A Renault não quis deixar de dar um ar da sua graça e apresentou-se como Grupo Renault para mostrar que a aliança com a Nissan está cada vez a dar maiores frutos em conjunto. As soluções elétricas partilhadas são um exemplo, nomeadamente com o lançamento de plataformas que visam explorar os diversos nichos de mercado no ramo das tecnologias digitais. Curioso ainda o lançamento de um cabo de carregamento elétrico iluminado que poderia dar uma nova vida a locais de carregamento.

Dos construtores tradicionais realçamos ainda a presença da Volkswagen com o visionário veículo I.D. Concept que pretende marcar a próxima década como o "carocha" fez no passado. Diz o construtor alemão que quando chegar ao mercado o modelo inspirado neste modelo terá autonomia como mais nenhum outro e inúmeras tecnologias de apoio à condução bastante avançadas. Certo. Mas antes convém resolver os problemas de emissões dos atuais modelos, como parece incomodar ainda tantos americanos.

Havia uma novidade a encher os olhos dos visitantes dos CES. O Faraday Future 91 é o primeiro projeto da empresa de capitais chineses que pretende rivalizar com a Tesla, que pareceu mais tímida no evento, sem grandes novidades. O FF91 tem um motor elétrico de 1.065 cavalos, com bateria de 130 kWh e uma autonomia teórica de 700 km. Fará 2,5 segundos dos 0 aos 100 km/h

"A chinesa Faraday mostrou o FF91 com que pretende incomodar a Tesla no seu território"

Os sistemas de navegação do futuro deverão contar com atualizações do meio envolvente em tempo real, o que irá ser mais um auxiliar na condução autónoma e na segurança do condutor

A Toyota acredita que o futuro ainda irá necessitar de intervenção humana durante algum tempo e por isso não prescinde do volante no seu *concept*

(e com isso bate a Tesla) e terá interior de grande modularidade face as suas dimensões acima dos cinco metros… A acompanhar sem dúvida!

Ainda no universo em redor dos automóveis destacamos a TomTom, que apresentou o RoadDNA, um revolucionário sistema com alta precisão e mapas digitais que irão ajudar os veículos autónomos a localizarem de forma precisa a estrada e todo o ambiente em redor, mesmo a velocidade. Já a Delphi mostrou um sistema Lidar que irá permitir que os veículos comuniquem entre si de forma mais rápida e expedita. Para além disso, com o Lidar os automóveis irão ler as informações dos sinais de trânsito, incluindo dos luminosos, antecipando as luzes amarelas e vermelhas e a passagem para o sinal de peões. A Panasonic uniu-se à Mitsubishi para apostar em sistemas de entretenimento interior onde a experiência autónoma passará por ecrãs táteis e realidade aumentada. Já a Harman realça que a música terá o seu lugar a bordo e que os sistemas de conexão do futuro permitirão que o carro reconheça o utilizador e de imediato lhe disponibilize as faixas e o ambiente que mais gosta.

O CES 2017 talvez tenha marcado uma viragem importante no papel que os construtores automóveis têm aqui. Estou certo que os avanços da tecnologia irão mostrar um futuro cada vez mais tecnológico e com forte integração. A *TopGear* lá estará nos próximos anos para acompanhar!

EXCLUSIVO

Agora sem mãos

IMAGINE FECHAR OS OLHOS AO VOLANTE DO NOVO SÉRIE 5... SIM... EM LAS VEGAS

TEXTO: **PAULO PASSARINHO**
FOTOS: **FABIAN KIRCHBAUER**

A condução autónoma é cada vez mais uma realidade, mas ainda falta algum caminho

Reconhecimento de sinais luminosos e antecipação de passagem para peões

“Este não é um BMW Série 5 igual ao que consegue comprar nos stands”

A Strip parece fácil de percorrer sem mãos no volante

Uma janela interativa é uma aposta da BMW para conexão total

Sim, não tenho os olhos na estrada e estou a mexer no meu *tablet*...

O nível 3 de condução autónoma permite que o carro trave, acelere e mude de faixa sem intervenção humana e é aquele que será o próximo passo que todas as marcas querem alcançar. Mas a verdade é que ainda falta algum caminho.

A BMW aproveitou o CES para proporcionar uma experiência muito próxima do que isso virá a significar. Para o efeito prepararam um Série 5 recentemente lançado com toda a tecnologia que já tem ao dispor. Na bagageira instalaram um supercomputador que ampliava as capacidades de processamento dos sistemas instalados de série em mais de cem vezes. Uma enormidade de Petabytes disponíveis para processar a informação dos diversos sistemas. Mas não só. A ideia seria proporcionar a um reduzido grupo de jornalistas a possibilidade de "andar" em Las Vegas ao volante de um Série 5, mas... acreditando na tecnologia e deixar-se levar de forma autónoma durante alguns quilómetros. Antes que pense que somos todos malucos, convém realçar que este não é um BMW Série 5 igual ao que pode adquirir nos concessionários. Este é, de facto, um modelo em forma de protótipo tecnológico. Ao meu lado está um condutor profissional da divisão de segurança. Desde a primeira hora foi-me avisando: "estou aqui para qualquer eventualidade e não se admire se eu lançar mãos ao volante ou ao travão de mão". OK, sinto-me muito mais seguro. No banco de trás seguia um responsável pelos sistemas que ia servindo de cicerone às tecnologias. Mas havia ainda mais. Na minha frente seguia um outro BMW Série 5 que eu deveria manter a distância e que serviria para se assegurar que nenhum outro carro se colocava entre nós. Obrigado, já que gosto pouco de ver Suburban ameaçadores em meu redor enquanto não tenho as mãos no volante...

A ideia é simples. Durante 30 milhas (48 km) iria simular um conjunto de operações do meu dia-a-dia sem que isso implicasse na condução.

O arranque é feito normalmente, comigo ao volante e no comando das operações. Previamente já tinha "em casa" realizado uma encomenda na Amazon Prime que me seria entregue mais tarde. O carro tinha todas as instruções de destino, dadas pela minha janela virtual. Só quando cheguei à autoestrada começou a experiência autónoma. Tirar as mãos do volante depois de pressionar o botão que iria permitir ao sistema tomar o controlo. Ao meu lado, o "condutor profissional" deveria começar a suar, mas não. É alemão. Não sabe o que isso significa, mas não me olha sequer nos olhos, só na estrada. Mas confia no sistema... Diz ele.

A BMW tem aqui instalado o seu mais avançado módulo de condução autónoma, mas em modo experimental. Ainda assim, foi possível mexer de forma despreocupada no iPad e inclusive consultar emails. Enquanto isso o "meu" BMW parava no sinal luminoso e indicava-me o tempo que faltava até ficar verde. Uma vez mais pude usar esse tempo da forma que me apeteceu. Aproveitei para testar as novas funcionalidades dos comandos por gestos que a marca incluiu no Série 5. Desconfio que me irá demorar a habituar a alguns, mas depois disso serão muito úteis.

A estrada estava especificamente definida, a experiência foi apenas para sentir o que o "condutor" poderá sentir no futuro, mas é um sinal do que aí vem.

No final, lá veio o moço da Amazon com a encomenda. E lá vi o alemão sorrir.

AUDI RS6 2002 (GERAÇÃO C5)
Motor: 4.172 cc, V8 biturbo, 450 cv, 560 Nm
Performance: 0-100 km/h em 4,6 s, 250 km/h
Transmissão: aut., 5 vel., tração integral
Consumo/emissões: 14,6 l/100 km, 350 g/km CO_2
Peso: 1.865 kg
C x L: 4.851 mm x 1.849 mm

AUDI RS6 2008 (GERAÇÃO C6)
Motor: 4.991 cc, V10 biturbo, 580 cv, 650 Nm
Performance: 0-100 km/h em 4,6 s, 250 km/h
Transmissão: aut., 6 vel., tração integral
Consumo/emissões: 14,0 l/100 km, 333 g/km CO_2
Peso: 2.025 kg
C x L: 4.928 mm x 1.889 mm

RELATÓRIO DE PROGRESSO

Evolução da Audi RS6 Avant

TRÊS GERAÇÕES DA MAGNÍFICA CARRINHA

TEXTO: **OLLIE MARRIAGE** / FOTOS: **ROWAN HORNCASTLE**

Um trio de Audi RS6: uma visão que enche de terror os corações alegres de pachorrentos Labradores de todo o mundo. No que diz respeito a relatórios de progresso, este não é... progressivo. A Audi encetou a carreira nas carrinhas rápidas em 1994 com a RS2 de 1994, que tinha 315 cv e recorria a tecnologia Porsche, mas não foi um sucesso instantâneo: no enorme mercado britânico, por exemplo, a Audi só vendeu 182 unidades. Seis anos depois chegou a RS4, e, com o conceito da carrinha rápida e robusta amadurecido, a Audi lançou a maior RS6 em 2002.

Desde então, a evolução estagnou. A primeira RS6 tinha um V8 4.2 biturbo com tração integral e uma versão Plus com mais 30 cv. A mais recente RS6 tem um motor 4.0 biturbo... O resto pode adivinhar. No entanto, a versão Plus adiciona 45 cv.

Não se trata de teimosia da Audi, mas sim de um primeiro modelo incrivelmente bem desenvolvido. OK, a RS6 é criticada desde o primeiro dia por não ser tão interativa quanto um BMW M5. Trocando por miúdos: não derrete pneus traseiros.

AUDI RS6 2012 (GERAÇÃO C7)
Motor: 3.993 cc, V8 biturbo, 560 cv, 700 Nm
Performance: 0-100 km/h em 3,9 s, 250 km/h
Transmissão: aut., 8 vel., tração integral
Consumo/emisssões: 9,8 l/100 km, 229 g/km CO_2
Peso: 1.935 kg
C x L: 4.979 mm x 1.936 mm

Só que as pessoas não conduzem assim no quotidiano. Este é um veículo pragmático, que se preocupa com a sua família numa autoestrada escura e molhada. É um carro de tração integral incrivelmente capaz: estável, rápido, espaçoso, nada vistoso....

À medida que o nível de potência tem subido (a versão moderna tem mais de 100 cv que a primeira), são os rivais que se têm aproximado da fórmula da Audi e não o contrário. O mais recente Mercedes-AMG E63 tem tração integral, e diz-se que o próximo M5 também terá. É que uma carrinha com duas toneladas e 600 cv que envia tudo isso para o eixo traseiro não é tão segura. A Audi já sabia isso há 15 anos.

Dito isto, o primeiro RS6 era uma arma pouco precisa. A direção até era boa, com a assistência hidráulica a tornar o volante leve mas relativamente preciso, mas se conduzir estas três gerações seguidas vai perceber a clara evolução que houve ao nível das caixas de velocidades e resposta dos turbos. A caixa automática de cinco velocidades da C5 torna-a lenta.

O trunfo da C6 é o motor. É que a Audi não tinha a certeza se voltaria a lançar uma RS6, e decidiu assim utilizar o V10 biturbo de 5,0 litros e 580 cv, o que significa que, estranhamente, essa geração é mais potente do que a seguinte. Imagine que a Apple lançava um novo iPhone mais fraco que o antecessor!

O V10 na RS6 de 2008 é um motor especial. Não só atinge regimes superiores aos do V8 da RS6 de 2012 como a banda sonora que produz é magistral. No entanto, na condução ficamos com a sensação que o chassis está sempre tão ocupado a manter a potência sob controlo que não tem tempo para comunicar devidamente com o condutor. A atual geração é mais equilibrada. Com a caixa rápida, a tração integral melhorada e menos peso, mais do que compensa a diferença de 20 cv. O V8 é mais de meio segundo mais rápido a atingir os 100 km/h que o V10. E o chassis consegue distribuir essa potência de forma consistente e progressiva. É um carro pesado e convém saber gerir bem a massa (e a direção nem sempre ajuda), mas é quase inacreditável a facilidade com que arrasa uma estrada, ou a segurança com que o faz. As famílias adoram a RS6 – isso não mudou desde que a Audi a lançou, e dificilmente mudará.

QUER TER UMA RS6?

2006 **RS6 AVANT € 28.690**
É raro vê-las em tão boas condições. Tem menos de 50 mil km e o livro de revisões preenchido é uma mais-valia.
millenniumheroes.com

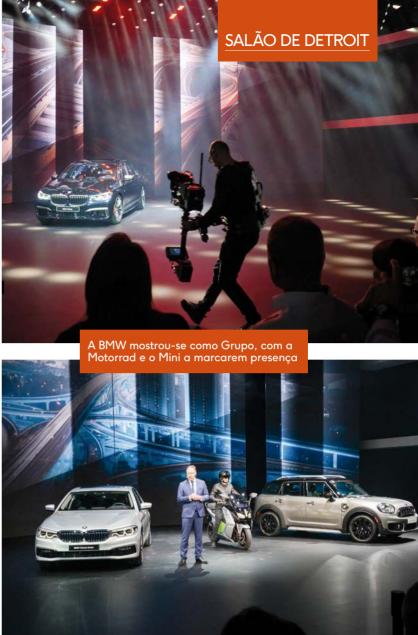
2009 **RS6 AVANT € 33.265**
Esta Avant V10 foi sempre assistida na Audi, tem muitos extras e 83 mil km. Excelente compra!
pistonheads.com

AS NOVIDADES EM DESTAQUE

TEXTO: **PAULO PASSARINHO** / FOTOS: **DIREITOS RESERVADOS**

NORTH AMERICAN INTERNATIONAL AUTO SHOW

A BMW mostrou-se como Grupo, com a Motorrad e o Mini a marcarem presença

A *TopGear* esteve em Detroit onde tomámos o pulso às principais novidades reveladas no maior salão automóvel americano. Ainda sem Donald Trump

Faltavam poucos dias para a tomada de posse de Donald Trump como 45º Presidente dos Estados Unidos da América quando o Salão Automóvel abriu portas em Detroit. Nos corredores não se falava noutra coisa. As ideias do novo presidente em colocar novas taxas sobre os automóveis fabricados fora do país lançaram um conjunto de alertas em todos os construtores, em especial os europeus. Mas os construtores americanos também têm razões para se preocupar. Quer a GM quer a Ford têm uma parte importante do seu negócio e produção na Europa, e não é difícil imaginar retaliações dos países europeus, com a Alemanha à cabeça. Talvez fosse mais simples imaginar os construtores como identidades mundiais, mas todos sabemos bem que isso não funciona assim. Mas se Donald Trump decidir penalizar os construtores não-americanos, não irá fazer com que estes apostem ainda mais na produção em outros locais? Sim... porque a produção na China cresce a dois dígitos. A questão será cada vez mais complexa, e apesar de se perceber a vontade de proteger a indústria local (como prometeu em campanha) convém perceber que dentro dessa indústria local há muito investimento das mesmas marcas que as novas leis poderão prejudicar...

Há ainda uma outra questão que, por vezes, quase é esquecida. Ao contrário das marcas coreanas e japonesas que controlam o processo de produção, desde o momento em que possuem indústrias de produção de aço até aos centros de eletrónica, as marcas americanas dependem de muitos fornecedores externos. Mais impostos para estes terá consequência direta nos preços. E não é por decreto que se consegue encontrar soluções de fornecedores americanos para todas as tecnologias.

A versão do Tucson para o mercado americano

É toda uma era Trump para descobrir. Talvez por isso, o Salão de Detroit foi dos mais importantes dos últimos anos. E qual a maior curiosidade? É que justamente quem fez a festa este ano foram os construtores europeus (em especial alemães) e os asiáticos. A GM esteve particularmente apagada e a Ford centrou atenções em revelar produtos para "daqui a uns anos".

Desta forma começamos por destacar a presença da BMW com a estreia da sétima geração do Série 5, que teve honras de lançamento em Detroit e que foi apresentado à imprensa internacional em Portugal no final do ano passado. Esta nova geração tem uma evolução estética algo discreta, apostando a marca essencialmente nas alterações mecânicas e novidades tecnológicas. Aqui sim, em forte destaque. As maiores novidades da gama serão as versões M550i xDrive e 530i iPerformance. O primeiro é um 4.4 V8 biturbo de tração integral com 462 cavalos. Já o segundo conta com tecnologia Plug-in híbrida para apresentar um motor

Renault Trezor, Lexus UX Concept, Mercedes-Maybach 6 e Hyundai Genesis New York foram alguns dos *concepts* mostrados ao público e que obrigam a ficar atento aos próximos desenvolvimentos e ao caminho das marcas num futuro próximo

de dois litros a gasolina a operar em conjunto com um elétrico capazes de gerarem em conjunto 252 cavalos. Para o mercado nacional as novidades mais importantes deverão recair num novo diesel de dois litros e 190 cavalos (520d).

A Audi também escolheu Detroit para uma importante novidade, embora ainda sob a forma de *concept*. O Q8 Concept é um modelo que encaixa na categoria de SUV Coupé, onde já estão, por exemplo, o X6 e o GLE Coupé, com quem deverá competir a partir do final do próximo ano. O *concept* surgiu sob a forma de um híbrido com motorização V6 3.0 TFSi e um motor elétrico no eixo traseiro que proporciona em combinado 449 cavalos. Isto com uma caixa de oito velocidades e, claro, o fabuloso sistema de tração quattro. Com uma estética ainda muito ao estilo de *concept car*, não deixa de poder dar indicações aproximadas daquilo que é a linha do construtor dos quatro anéis para os próximos modelos. Para além do Q8 Concept, a marca tinha em forte destaque o Audi Q5. Importância capital para este modelo uma vez que a sua construção está entregue à fábrica do Grupo Volkswagen no México. Sim, pode ser um dos alvos do novo dono da América!

Do trio *premium* alemão é a vez da Mercedes-Benz entrar em cena. A atualização do GLA, com uma nova imagem em particular na dianteira, traz igualmente novidade na versão de topo a AMG com o motor 2.0 turbo a apresentar agora 381 cavalos. Esta atualização traz ainda uma série especial "Pack Yellow Night Edition", mostrando o vigor do marketing da marca da estrela cada vez mais apostada em marcar posição em clientela mais jovem. No espaço da marca destaque ainda para a estreia em salões do Classe E Coupé, a versão que faltava ao recém-remodelado Classe E, com as motorizações a alinharem com o que já se conhece da berlina. Mas o maior objeto de desejo na marca de Estugarda era por inteiro o modelo que pretende marcar o início da comemoração dos 50 anos da AMG. O novo AMG GT S "edição 50 anos" recorre ao motor 4.0 biturbo V8 com 557 cavalos para revelar todo o poderio do construtor. Com uma imagem distinta, onde existem várias alusões à efeméride, esta é uma série limitada que deverá estar esgotada no momento em que se escreve estas linhas. Marca o que será um ano em cheio para a AMG.

Para terminar o ciclo da Alemanha, passagem pelo espaço da Volkswagen. Por incrível que pareça, a conferência de imprensa dos responsáveis da marca começou uma vez mais por falar no escândalo da emissão de gases poluentes. O que é normal, até porque as decisões de eventuais sanções estão iminentes e ainda ninguém sabe muito bem quais são as verdadeiras posições da nova administração americana sobre a questão das emissões poluentes. Até houve quem brincasse na assistência e dissesse: "quem sabe como o homem está-se a borrifar para o ambiente ainda será bom para os alemães...". Pelo sim pelo não, o maior destaque da marca foi um ícone da marca, mas em forma elétrica. O i.d. Buzz Concept é uma visão daquilo que poderá vir a ser um pão de forma do futuro. Anunciado para funcionar em sistema de partilha,

A Volvo diz: "Drive Me"

"A Audi escolheu Detroit para mostrar o Q8 Concept que chegará em 2018"

A Continental também marcou presença

O novo Lexus LS 500 impressiona

e recorrendo a sistemas de condução sob a forma autónoma, pretende de forma assumida rivalizar com a Uber. O Buzz (abreviando) conta com quase cinco metros de comprimento o que lhe permite transportar cinco pessoas e as pranchas de surf… A motorização recorre a bateria de iões de lítio, com motorização elétrica em cada eixo a proporcionar 374 cavalos. Uma referência para a presença de um Tiguan de sete lugares que assim de repente quase parecia um Kodiaq, mas não digam a ninguém. Estará disponível na Europa no final do ano.

E já que falei em Uber, é tempo de virar agulhas para a Volvo, construtor sueco (capital chinês), que apresentou o conceito de "Drive Me" em parceria com a gigante americana de plataforma digital de serviços de transporte. A apresentação contou com uma família sueca a falar das vantagens dos serviços de autonomia e que poderão ser uma realidade em 2021. Com a gama numa fase completa de lançamentos, a marca parece agora apostada nas tecnologias de segurança e no novo impulso de vendas futuras: "os autónomos".

Curiosa foi a postura do Presidente da Toyota sobre este e outros temas. Numa das conferências mais concorridas e animadas, o sr. Akio Toyoda começou por dizer que optaram por não apresentar nenhum carro para 2021. Risota total entre jornalistas e convidados. Disse também que não podiam ainda mostrar um veículo autónomo. Então o que tinham para mostrar? O modelo familiar mais vendido nos últimos 16 anos nos Estados Unidos: a nova geração do Toyota Camry (que não se vende em Portugal). Com um sentido de humor muito apurado (até brincou com os pilotos de Nascar que não venceram para a Toyota no último ano), o sr. Toyoda até

A Nissan levou um *concept car* a Detroit

conseguiu a proeza de colocar toda a gente a rir de novo quando pediu desculpa por não poder mudar o seu apelido para algo que seria bem mais óbvio...

A divisão de luxo da marca japonesa não pode contar com tamanha imaginação na apresentação do seu novo topo de gama, mas o novo LS500 chegou para cativar atenções. Com uma estética apurada, o novo familiar de luxo aposta em tecnologias autónomas e num interior com grande requinte. A motorização 3.5 V6 biturbo apresenta 421 cavalos e só deverá chegar à Europa no final do ano.

"O VW i.d. Buzz é o pão de forma do futuro, mas em versão elétrica"

Um pão de forma elétrico... a sério?

Em estreia mundial (em salões) o novo Classe E Coupé

O salão americano é rico em excentricidades, mas nada se compara aos asiáticos que investigam os detalhes de cada carro que lhes aparece à frente

Quem também está apostada em crescer em termos de imagem é a Kia com o lançamento do Stinger. Trata-se de um novo desportivo que quer justamente marcar um novo posicionamento da marca neste particular. Com linhas inspiradas no Genesis, esta é uma berlina com 4,83 metros de comprimento, motores 2.0 turbo de 255 cavalos e V6 3.3 biturbo de 365 cavalos. Terá versões com quatro rodas motrizes e está previsto chegar ao mercado europeu no verão.

Ainda em modo asiático, a Honda apresentou o Odissey, um monovolume para o mercado americano, e a Nissan mostrou a versão americana do X-Trail, denominada Rogue. Na Nissan, o concept VMotion 2.0 revelava a futura imagem do Altima, um modelo que não chegará até nós.

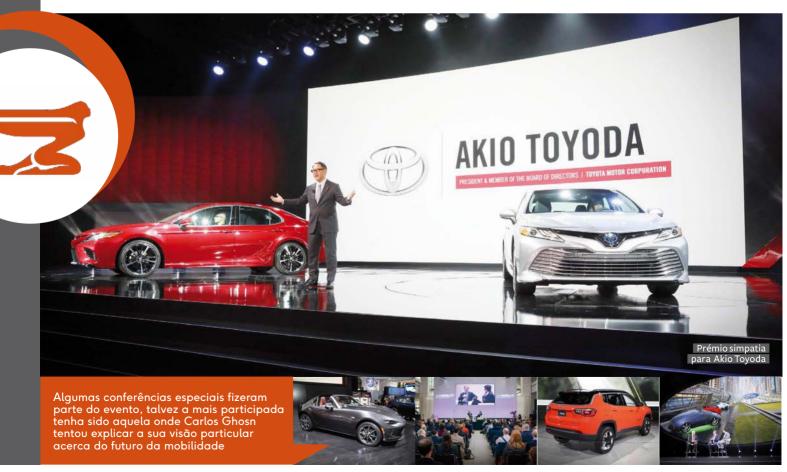
Para o final, nem de propósito, ficou a Ford. Dos construtores americanos foi o único que ainda esboçou um esforço em causar impacto no salão. E não pela presença do fabuloso GT que damos conta do teste mais à frente, mas sim porque começa a ser visível o caminho que quer traçar no que respeita à partilha de carros. Mais do que construtor automóvel quer ser um fornecedor de soluções de mobilidade. E pelo caminho aproveita e mostra mais uma versão da F-150. É preciso haver quem pague os investimentos do futuro...

Depois de Detroit segue-se Genebra, e não será difícil perceber que em muitos dos discursos dos CEO europeus poderão estar vários recados ao Presidente americano. Uma coisa é certa. O mundo, daqui a quatro, cinco anos, será muito diferente também no mercado automóvel. TG

O Kia Stinger pretende ser um desportivo de referência na marca

Prémio simpatia para Akio Toyoda

Algumas conferências especiais fizeram parte do evento, talvez a mais participada tenha sido aquela onde Carlos Ghosn tentou explicar a sua visão particular acerca do futuro da mobilidade

METAL

Demorou, mas foi!

O KADJAR ESTÁ FINALMENTE DISPONÍVEL NO MERCADO NACIONAL E, SE TIVER VIA VERDE, PAGA CLASSE 1!

Passou mais de um ano e meio desde que o SUV da Renault esteve prestes a entrar em Portugal, mas assim que começaram as homologações, a Renault Portuguesa rapidamente percebeu que este caminho não ia ser fácil. As dimensões do Kadjar iam fazer com que pagasse Classe 2 nas portagens e, por isso, a sua comercialização foi adiada... até agora!

Ao longo de todo este tempo, a Renault esteve a estudar uma forma de resolver esta situação, sem se limitar apenas a descer a altura da suspensão, como outros já fizeram. E a solução, afinal, até parece bastante simples depois de explicada pelos responsáveis da marca, com o slide da legislação à nossa frente.

A versão "portuguesa" do Renault Kadjar, que é construída na mesma linha de produção mas com especificações exclusivas para o nosso mercado, troca o eixo rígido traseiro por uma solução multibraços, igual à que a marca já utiliza na versão de quatro rodas motrizes, mas conta apenas com tração dianteira. Além disso, a afinação da suspensão é ajustada em função das alterações efetuadas (sem qualquer variação em termos de altura) e, no final, o peso bruto do Kadjar acaba por ficar acima dos 2.300 quilos. Ou seja, na homologação das ridículas categorias de portagem que temos em Portugal, estas alterações permitem que o Kadjar, quando equipado com o sistema automático de portagem Via Verde, "seja autorizado" a pagar Classe 1.

Em termos de preços, os valores propostos para o Renault Kadjar começam nos 29.710 euros da versão XMOD, equipada com pneus mistos e o sistema Grip Control que gere a tração em pisos menos próprios mais afastados do asfalto. A versão Exclusive conta com um nível de equipamento um pouco mais recheado em vez dos pneus mistos e do Grip Control, mas os seus preços já começam nos 31.600 euros. Comum às duas versões é o motor turbodiesel de 1,5 litros e 110 cavalos de potência, que consegue facilmente registar médias de consumo em torno dos cinco litros ou mesmo abaixo disso se levantarmos um pouco o pé direito. Para conhecer melhor o Kadjar, basta dar um salto a um dos concessionários da marca francesa, uma vez que já está disponível no mercado nacional. ANDRÉ MENDES

A suspensão traseira passou a ser uma solução multibraços

Posição de condução mais elevada, como se deseja num SUV

TOPGEAR TOP 9

Recordistas de Fiorano

QUAIS OS MODELOS FERRARI, MUITOS CONDUZIDOS PELO PRÓPRIO RAFFAELE DE SIMONE, MAIS RÁPIDOS NA PISTA DA MARCA?

FERRARI LAFERRARI (2013) **1:19,70**

Foi preciso um V12 híbrido com 963 cv, tudo o que a Ferrari sabe sobre aerodinâmica e muita, muita coragem, mas o LaFerrari conseguiu finalmente fixar um tempo por volta em Fiorano abaixo de 1:20 min.!

FERRARI F12TDF (2015) **1:21,00**

O furioso F12tdf encontra-se 1,3 segundos atrás do recordista. Tem quatro rodas direcionais, uma carroçaria fantástica e um delicioso V12 com 780 cv. Então mas este não devia ser um GT relaxante?

FERRARI 488 GTB (2015) **1:23,00**

O 488 GTB representa a loucura a que chegou a rivalidade no segmento: é, basicamente, o modelo base da Ferrari, mas bate um 458 despido e o icónico Enzo... É para isso que servem os dois turbos.

FERRARI F12 (2012) **1:23,00**

Embora o tdf lhe tenha roubado algum do fulgor, o F12 continua a ser um supercarro selvaticamente rápido. A direção precisa e os 740 cv colocam este enorme GT na quarta posição do desafio Fiorano.

FERRARI 458 SPECIALE (2013) **1:23,50**

Continuamos sem saber como é que a Ferrari conseguiu tornar o 458 ainda melhor, mas o Speciale (+ 35 cv, - 90 kg) é fantástico. O V8 atmosférico em posição central despede-se da Ferrari em grande estilo.

FERRARI 458 SPECIALE A (2014) **1:23,50**

Só para provar que não se tratou de uma anomalia, a versão descapotável Spider, a que a Ferrari insiste em chamar Aperta, fez o mesmo tempo do gémeo com tejadilho. Esgotou antes mesmo de ser lançado.

FERRARI 599 GTO (2010) **1:24,00**

O antecessor espiritual do F12tdf (enquanto GT V12 potente com tendências desportivas), o GTO surge apenas na sétima posição, três segundos mais lento que o herdeiro. Tinha, convém recordar, 670 cv...

FERRARI ENZO (2002) **1:24,90**

O derradeiro supercarro Ferrari da década passada vestia uma carroçaria angular e recorria a tecnologia da F1, mas a força descendente anunciada era algo duvidosa. Foi o início da revolução dos carros ultra-rápidos.

FERRARI 458 ITALIA (2009) **1:25,00**

OK, o dolorosamente belo 458 é o mais lento no nosso Top 9, mas ser uma décima de segundo mais lento que o majestoso Enzo com menos 100 cv não é vergonhoso. A caixa automática ajuda imenso.

UM DIA NA VIDA DE...
... Raffaele de Simone

ELE SABE-O, NÓS SABEMO-LO. SER PILOTO DE TESTES FERRARI É O MELHOR EMPREGO DO MUNDO

INÍCIO

7:10
O alarme toca e tomo aquele que é o primeiro de vários cafés. Vou para Maranello cumprir aquele que é o sonho de muitos rapazinhos: conduzir carros da Ferrari. Claro que não conduzo só porque sim – tenho de avaliar todas as áreas que influenciam as prestações dinâmicas e os aspetos funcionais dos modelos novos.

8:20
Chego às instalações de ensaio de veículos. Está na hora de beber outro café. Segue-se a reunião da manhã com o meu grupo de pilotos de desenvolvimento: análises, planeamento, treino, autorizações, licenças, papelada... Tal como qualquer outro emprego.

9:00
Terceiro café. Confirmo que a minha agenda de atividades para o dia é plausível (raramente o é) ou se surgiram problemas durante a noite enquanto os engenheiros e mecânicos preparavam o carro.

9:30
Faz-se um briefing pré-teste em frente ao protótipo em vez de ao computador, já que precisa de tocar na máquina. Logo vejo os dados após o teste – quero entrar no carro sem quaisquer ideias preconcebidas e com objetivos claros em mente.

9:40
Uma hora de testes. O trajeto é selecionado de acordo com o carro e normalmente passa pela pista de Fiorano ou pelas colinas a sul. Focam-se nos pneus, nos travões, no som, na ergonomia, no motor, na aerodinâmica ou na transmissão. Não tenho nada a ver com o design. Se o meu papel também passasse por isso, teríamos um Ferrari feio com uma condução brilhante.

10:50
Reunião com alguns dos responsáveis pela arquitetura HMI [Human Machine Interface], pela carroçaria e pelos sistemas eletrónicos e elétricos, como o painel de instrumentos e o volante, que faz muito mais do que virar as rodas hoje em dia.

12:10
A parte chata: passar o feedback escrito do teste para o servidor.

12:45
A parte interessante: o almoço.

13:30
Vejo os e-mails mais importantes e tento evitar a tentação de beber mais um café.

14:00
Visito o departamento de construção de protótipos, uma espécie de divisão de competição onde os protótipos e carros de teste são montados. É aqui que fazemos os testes de ergonomia nos modelos de habitáculo – é possível analisar as mais recentes gerações de componentes e avaliar o posicionamento dos vários elementos interiores.

15:30
Segundo teste de condução. Como não há muito trânsito a esta hora do dia, é a oportunidade ideal para conduzir nas exigentes estradas em redor de Maranello e testar, por exemplo, a suspensão.

16:30
Por vezes, é preciso fazer viagens maiores por causa dos testes que não podem ser efetuados em Fiorano. Imola, Mugello, Balocco, Nürburgring, ou até mais longe, para sítios mais exóticos como a Finlândia ou a Patagónia.

21:00
Volto a encontrar-me com a equipa, que a esta altura já tem os carros fora dos camiões. Falamos sobre o que faremos no dia seguinte, e depois jantamos.

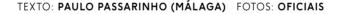
23:00
Atiro-me para cima da cama.

FIM

Ponta de lança

O HYUNDAI I30 ENCERRA COM CHAVE DE OURO UM CICLO DE RENOVAÇÕES NA MARCA COREANA

TEXTO: **PAULO PASSARINHO (MÁLAGA)** FOTOS: **OFICIAIS**

Boa posição de condução e interior bem construído

O novo Hyundai i30 incorpora por completo todo o ADN da marca para a Europa. Esta não é apenas uma frase do marketing da marca. Desenhado, desenvolvido, testado e fabricado em solo europeu, tenta refletir o esforço do construtor em apresentar um produto ao gosto do consumidor do velho continente. A marca não se coíbe de vincar a importância do modelo e afirma sem receios afirma que esta estratégia de lançamentos recentes a par do que "aí vem" tem como intenção colocar a Hyundai como a primeira marca asiática na Europa em 2020.

A Hyundai tem razões para estar otimista com o seu novo i30. Esteticamente o modelo apresenta linhas fluidas e dinâmicas, com a traseira a ser particularmente bem conseguida e a dianteira a ter a nova grelha, apelidada de "grelha em cascata" como imagem de forte presença, para o que também contribui os faróis com projetores LED. O desenho interior é apelativo mas falta-lhe talvez poder ser oferecido em outras cores claras. Em alta estão as funcionalidades tecnológicas como o apple car play, android auto e carregamento sem fios. Também em plano de destaque estão os sistemas de segurança como travagem de emergência, controlo de velocidade inteligente, sistema de manutenção da faixa de rodagem, alerta de atenção do condutor e sistema de deteção de angulo morto.

A nova geração do i30 é suportada por um conjunto de três motorizações a gasolina e uma diesel. O novo 1.4 T-GDI turbo de quatro cilindros com 140 cavalos é o mais importante até pela dinâmica que confere ao modelo, mas em Portugal deverá ser o 1.0 T-GDI turbo de três cilindros com 120 cavalos a fazer o grosso das opções a par com o diesel 1.6 turbo com potências entre 95 e 136 cavalos. Em opção está uma caixa automática 7DCT com sete velocidades de dupla embraiagem.

No primeiro contacto que tivemos com o Hyundai i30 no sul de Espanha ficou já uma certeza que este é um produto muito mais completo e robusto. Com o centro de testes em Nurburgring como palco de testes para os novos modelos a marca centrou-se na experiência de condução e quer dotar os seus modelos de um comportamento mais eficaz. Para isso conta com importantes acertos na direção que é

O Hyundai i30 surge dotado de vasto equipamento de segurança

agora muito mais intuitiva do que no passado. A suspensão está também bastante diferente com uma capacidade para filtrar irregularidades mas sem o caráter demasiado macio. Para tudo isto contribui o novo chassis que conta com um importante contributo da suspensão traseira multi-link de série, dispondo de um duplo braço inferior orientado para melhores prestações. De referir que os discos de travão viram o seu diâmetro crescer para 288 mm aumentando consideravelmente a eficácia de travagem do i30, especialmente a quente.

A marca aposta muito forte em dotar com vasto equipamento mesmo as versões ditas de entrada em gama. Com motorização 1.0 o i30 custará a partir de 20.950 euros e o diesel mais barato começa nos 24.950 euros. A gama irá receber o seu maior reforço já no próximo salão de Genebra com o surgimento do i30 SW, que muito provavelmente será a versão mais vendida em solo nacional, face à natural apetência por carrinhas neste segmento. Para mais tarde está prevista a chegada de uma versão desportiva da qual o concept RN30 já tem dado importantes indicações. E este é esperado com muita ansiedade.

METAL

Maior autonomia

O RENAULT ZOE CONTA AGORA COM UMA BATERIA DE 41 KWH QUE LHE PERMITE UMA AUTONOMIA TEÓRICA DE 400 QUILÓMETROS

O R-Link é um sistema muito completo de infoentretenimento

A Renault procedeu ao aumento da capacidade da bateria do Zoe, passando dos 22 kWh para 41 kWh. Isto foi alcançado através de uma alteração na composição química das céluluas, aumento da superfície de contacto entre elas e uma substancial melhoria na refrigeração. Para além disto o construtor francês procedeu ainda a substanciais alterações ao nível da eletrónica de gestão. O resultado? O novo Zoe Z.E. 40 apresenta agora uma autonomia máxima de 400 quilómetros (segundo o ciclo NEDC). Isto significa que o pequeno citadino alcança uns confortáveis 300 quilómetros de utilização real antes de necessitar de nova carga. Dados do construtor indicam que o Zoe carrega metade da sua bateria em apenas 2h40 nos postos de 22 kWh (os mais modernos) e leva cerca de 1 hora nos postos superrápidos de 50 kWh.

A TopGear já teve oportunidade de realizar um teste ao pequeno Zoe, durante a apresentação internacional realizada em Portugal, num trajeto Lisboa-Óbidos. Com potência declarada de 92 cavalos e velocidade máxima limitada a 135 km/h, o Zoe é um carro que gosta de se manter longe de auto-estradas. De facto, se quiser realmente praticar uma condução económica o Zoe está melhor nas estradas nacionais, mesmo que isso implica subidas e descidas, do que em velocidade constante na AE onde não há lugar a qualquer tipo de poupança ou recuperação de energia. No nosso trajeto que distanciou 125 quilómetros, chegamos ainda com autonomia para fazer idêntico trajeto. E a conclusão acerca do traçado (evitar auto-estrada) ficou patente no regresso, ainda que o Zoe apenas tivesse cerca de 80 por cento da carga, mas chegamos a Lisboa já a fazer algumas contas (cerca de 55 km de autonomia). A conclusão é que será difícil alcançar os 300 quilómetros se não se tiver em conta os trajetos e o pé no acelerador. Mas pelo preço que pede (o novo Zoe está já disponível por 29.450 euros, em sistema de aluguer de bateria e, agora como novidade, por 36.950 euros por compra total), este é um valor quase imbatível. Os clientes do Zoe atual podem também solicitar uma troca de bateria com um custo de 3.500 euros. O Zoe contará ainda com uma edição especial com nível de equipamento Bose, onde o destaque são os bancos em pele, decoração específica e, claro, o equipamento de alta-fidelidade Bose.

TEXTO: PAULO PASSARINHO - FOTOS: OFICIAIS

METAL

Gama renovada

A DACIA APRESENTOU ALTERAÇÕES EM TODOS OS SEUS MODELOS, CONFERINDO-LHES MAIS ARGUMENTOS E MODERNIDADE

O novo motor SCe75 é um tricilindrico com 1.0L e 73cv de potência

A região central da Croácia foi o local escolhido pela Dacia para revelar o novo alinhamento e alterações dos seus modelos para 2017. A razão prende-se com o facto deste território ter sido dos primeiros locais a vender os veículos Dacia depois da internacionalização do construtor de origem romena, hoje parte da Aliança Renault-Nissan.

As primeiras alterações tiveram como impacto a estética. O ponto mais marcante começa de imediato na dianteira. Os novos para-choques, a grelha dianteira com a entrada de ar com linhas cromadas e os faróis de nevoeiro acentuam ainda mais a sensação de robustez dos Dacia. De toda a gama, o Sandero foi aquele que mais alterações recebeu. Para além da grelha, a traseira recebe uns novos faróis quadripartidos de belo efeito (não são em LED, mas possuem iluminação distinta), espelhos retrovisores e novas cores de carroçaria. À frente sim, há uma nova assinatura luminosa, comum a todos os modelos (em LED). Há um novo volante no interior e os materiais (em particular na versão Stepway) parecem claramente melhores. Também na versão Stepway as guias para bicicleta tem um formato diferente (mais salientes) e permitem melhor aplicação dos elementos. Um claro sinal de que os proprietários da versão mais "radical" dão realmente uso a esta versatilidade acrescida.

Uma das maiores novidades para o mercado português é o motor SCe75. Trata-se de uma unidade 1.0 tricilindrica com 73 cavalos que será possível encontrar no Sandero por preço a partir de 8.490 euros e no Logan MCV com preço de 9.490 euros. Para o Duster a novidade passa pela introdução de uma caixa automática de dupla embraiagem EDC que apenas estará presente nas versões de tração dianteira, com o bloco 1.5 dci de 110 cavalos. O mais versátil modelo da Dacia conta ainda com um novo ecrã tátil no interior.

A Dacia consegue assim de uma só vez capitalizar um conjunto de alterações para os seus modelos que lhes conferem novos argumentos. O Sandero continuará a ser um dos mais interessantes modelos que é possível adquirir quer pelo posicionamento de preço, quer pelas novas valias. É marca "low cost"? Sim, mas com motores idênticos a alguns premium é uma marca cada vez mais a ter em conta.

TEXTO: PAULO PASSARINHO - FOTOS: OFICIAIS

O Duster conta agora com uma nova caixa automática EDC de dupla embraiagem

O Logan MCV com o motor 1.0 consegue apresentar um preço abaixo de 10 mil euros

O Lodgy Stepway é a transposição da imagem mais radical para este modelo

No Sandero, melhor qualidade dos materiais, novo volante e bancos

NO COCKPIT

Porsche 911 RSR

É UM 911, MAS NÃO COMO O CONHECEMOS

A falta de bancos traseiros revela claramente que este não é um carro de produção

Demorou mais de 50 anos, mas a Porsche percebeu que existe um sítio melhor para colocar o motor do 911. Sim, após passar meia década escondido na bagageira, o motor 4.0 de seis cilindros do novo 911 RSR moveu-se para a frente do eixo traseiro. Portanto, se não contarmos com o 911 GT1 de 1996 – até porque não era realmente um 911 –, este é o primeiro 911 de motor central de sempre. A estreia está marcada para as 24 Horas de Daytona, para depois fazer todas as rondas do Mundial de Resistência, incluindo Le Mans. Mas se pensa que existirá também uma versão especial de estrada, acalme os cavalos. "Para o dia-a-dia, o motor em posição traseira continua a ser a melhor solução para o espaço que oferece na traseira", defende Frank-Steffen Walliser, o patrão da divisão de competição da Porsche, quando lhe fazemos essa pergunta. Então mas estamos em 1963?!

O sistema de aviso por radar ajudará a evitar "confusões" (ou seja, colisões) com quaisquer LMP1 rapidíssimos que estejam em pista

Ao contrário dos tórridos carros de corrida antigos, o RSR tem ar condicionado e até espelhos com ajustes elétricos e função de memória!

O volante composto por plástico reforçado com fibra de carbono tem um ecrã integrado e patilhas fixas, e é amovível

Com o motor na posição correta (a central), há espaço na traseira para quase um quilómetro quadrado de difusor

NOTÍCIA BREVE

FOTOGRAFIAS

NOVA POLÍTICA DE ABERTURA DE PORTAS DA JAGUAR

Veio recentemente a público um pedido de patente da Jaguar Land Rover para um sistema que lhe permite destrancar o seu carro com uma selfie, dispensando o uso da chave. Câmaras sob as janelas reconhecerão a sua presença, mas o carro só abrirá as portas quando o dono efetuar uma pose ou gesto especial – talvez o símbolo da paz ou a icónica "boca de pato" – para ter a certeza de que se trata mesmo da pessoa certa.

"Sim, estou apenas a tentar destrancar o meu Jaguar"

FOTOS: GE TT Y, GUINNESS WORLD RECORDS, SCRAMBLEDGREGS.COM

Gadgets

Decorar as paredes

ARRANQUE OS POSTERS E FIXE OS SKATES

A parte mais importante de uma prancha de skate é a de baixo. É essa que quer que toda a gente veja enquanto voa graciosamente... para em seguida voltar a aterrar como uma gaivota ferida. Portanto, a prancha é inútil a menos que a pinte, mas a empresa californiana Garage Welt não pinte bonecada nem símbolos, e sim imagens de carros icónicos. As pranchas são feitas de madeira de ácer americana, e pode montar eixos e rodas, mas é provável que prefira os suportes de parede. **€ 56; garagewelt.com**

GROUP B
Há 30 anos que os carros do Grupo B foram banidos. Para comemorar esse breve mas brilhante capítulo na história do automobilismo,o artista gráfico português Ricardo Santos produziu uma edição especial com dez das suas melhores ilustrações. Cada uma tem quase meio metro quadrado, pelo que convém comprar molduras.
€ 250; ricardo-car-artwork.com

ARTE DE PAREDE
Pode aplicar esta arte com um rolo e removê-la sem deixar vestígios. Os designs incluem o volante de do Toleman TG183B – também conhecido como o F1 de Senna – ou o ursinho com um capacete que representa o logótipo da Hesketh, a primeira equipa de F1 de James Hunt. Não gosta destes? Pode criar o seu próprio desenho. **€ 23; retrogp.com**

Relógios

Magia em Safira

A BELL & ROSS CRIOU UMA JÓIA TRANSLÚCIDA EM SAFIRA

01 **BELL & ROSS** BR-X1 TOURBILLION SAPPHIRE

A Bell & Ross não é uma daquelas marcas com inúmeras décadas de experiência no mundo da relojoaria, mas tem-nos surpreendido com criações verdadeiramente incríveis. A sua característica caixa quadrada já foi o casulo de inúmeras obras de arte e já vimos a própria caixa construída em materiais como aço, titânio, carbono, cerâmica, alumínio, ouro, madeira e agora, até mesmo em safira. O resultado visual é único e quase temos vontade de contar todos os 282 componentes utilizados para o fabrico deste modelo. É uma edição limitada de apenas cinco unidades e já estão todas vendidas, apesar do preço. **€ 450.000; bellross.com**

A NOSSA ESCOLHA

02 **IWC** AQUATIMER CHRONO SHARKS

Michael Muller, conhecido por fotografar estrelas de cinema, passou os últimos anos a compilar um livro de fotografia com tubarões. Pelo seu trabalho, a IWC lançou uma edição limitada a 500 exemplares denominada, justamente, "Sharks". **€ 12.300; iwc.com**

03 **PANERAI** LAB-ID LUMINOR 1950 CARBOTECH 3 DAYS

Apresentado na última feira de Genebra, este projeto da Panerai inclui uma caixa construída num material à base de fibra de carbono e diversos componentes no mesmo material, que dispensam lubrificação. **€ n.d.; panerai.com**

04 **TIMBERLAND** BARTLETT

A Timberland mostra-nos mais um modelo inspirado nas cores da natureza. O Bartlett está disponível em duas versões: com caixa em aço e bracelete em pele negra, ou a que vê nas imagens, com caixa negra em aço ionizado e bracelete castanha. **€ 149; tbl-watches.com**

VOLTA RÁPIDA

Catorze meses separam a fase de esboço da fase final deste carro, e até já ganhou em Le Mans. Eis todos os pormenores sobre o novo Ford GT

TEXTO: **PAT DEVEREUX** / FOTOS: **WEBB BLAND**

tremer de frio num parque de estacionamento ventoso ao lado da Las Vegas Motor Speedway com uma temperatura abaixo de zero, vemos um par das máquinas mais capazes da força aérea dos EUA, o F-22 Raptor, disparar em direção ao céu azul cristalino na base de Nellis. Com os motores na potência máxima, cada nervo e tendão metálico aproxima-se do ponto de rutura na procura por mais altitude e velocidade.

Enquanto desaparecem nos céus numa saraivada de calor extremo e ruído ensurdecedor, é fácil estabelecer uma comparação entre os jatos ultra-secretos e o Ford GT azul e branco que está ao nosso lado. São ambos produtos americanos compostos por tecnologia de ponta e envoltos em imenso secretismo. São ambos, provavelmente, os mais rápidos do seu género. E, ainda mais importante, têm ambos um conjunto incrível de pós-combustores.

O que os diferencia é que só conheceremos todos os pormenores do F-22 daqui a duas décadas – é tão secreto que a sua exportação está proibida –, mas bastam uns minutos para ficarmos a saber tudo sobre o novo Ford GT. Para além disso, vamos sentir como se porta o carro em pista.

Não o vamos conduzir – esse plano foi cancelado há uma semana para grande frustração nossa –, mas sim ser conduzidos num carro quase final, primeiro por Raj Nair, diretor de produto da Ford. Depois, com o carro e os pneus quentes, fazemos algumas voltas ao lado de Joey Hand, vencedor de Le Mans em 2016 com um Ford GT. A pista de teste não é muito usada, e o piso está escorregadio. Pior, o vento cobriu o circuito com uma camada fina de pó do deserto. Assemelha-se muito, portanto, a um ringue de patinagem.

Serão Raj e Joey a lidar com esse problema. O primeiro passo é dar uma volta ao carro e perceber que novidades conseguimos encontrar nesta versão quase final do GT. As únicas coisas que faltam claramente nesta unidade, que passará os seus dias na escola Ford Performance no Utah Motorsports Campus, são o software final para o ecrã principal e o suporte para copos.

Começamos na dianteira do carro com Raj e Dave Pericak – diretor da Ford Performance – de joelhos a apontar para algo sob o para-choques dianteiro. “Isto é muito fixe”, diz Raj. “O GT tem uma quilha estilo F1 [a vantagem passa pela montagem dos braços de suspensão baixos paralelamente ao piso de forma a otimizar a geometria da suspensão, a aderência e a aerodinâmica]. Gera uma tonelada de força descendente na dianteira.”

Os bancos são fixos, mas as costas não. Os pedais e o volante movem-se

Demasiada até! "Sabíamos que a traseira geraria muita força descendente com os arcos", revela Raj, "mas percebemos que a dianteira gerava mais força do que a que esperávamos. Portanto, ficámos com um problema de centro de pressão – estava demasiado para a frente." O centro de pressão é importante porque afeta o comportamento do carro. Demasiada pressão na frente causa sobreviragem. Demasiada pressão na traseira causa subviragem.

A solução? Aletas dianteiras ativas que regulam a força descendente. "Com a asa recolhida, as aletas abrem. Quando a asa está na posição de ataque máximo, o carro precisa de mais força descendente na dianteira, e as aletas fecham e equilibram o centro de pressão." O carro cola-se, assim, ao chão. E que forças gera? Raj prefere não revelar. "Não vou já anunciar números", responde Raj, "mas garanto que são consideráveis."

Não duvidamos que sejam, especialmente após vermos a asa traseira de perto. Não é apenas um pedaço de plástico trabalhado, mas sim um elemento vivo. Recorre a motores elétricos que alteram o formato da asa de acordo com a velocidade e o modo de condução do carro. Quando o cérebro central pede à asa que crie mais força descendente, a aba presente na ponta avança. Volta depois à sua posição inicial quando a asa é recolhida. É um processo fantástico que quem vai ao volante só consegue vislumbrar pelo retrovisor. →

As luzes traseiras ocas funcionam como saídas de ar para os *intercoolers*

Bagageira prática... Desde que vá para uma zona tropical e só leve calções!

PATILHAS COM MUITO ESTILO

Através do volante encontramos os elementos que dão acesso às sete relações da caixa automática de dupla embraiagem – as ranhuras nas patilhas reforçam a aderência e reduzem o peso. O volante tem dois tipos de ajuste, para que fique regulado ao milímetro

FORD ELEVATÓRIO

Este simples conjunto de botões funciona como centro de controlo. É aqui que encontra o seletor da caixa de velocidades, o botão que regula o amortecimento, o controlo de tração e o sistema que eleva a dianteira do carro para não perder peças sempre que passa numa lomba

NÍVEL DE CONFORTO

Para além de serem tão baixos quanto uma cave, os bancos estão em posição fixa, mas o ângulo das costas é ajustável. São os pedais e o volante que se movem de forma a ficarem devidamente ajustados ao condutor

ENTRAR, E SAIR
Não é propriamente fácil entrar no carro com elegância. Felizmente, tal como no McLaren 675LT, as soleiras das portas são escavadas até ao nível da célula de segurança em carbono. Se fossem tão largas quanto o carro, precisava de correr e atirar-se lá para dentro para chegar ao banco

“O volante é muito diferente da norma. Para começar, tem os comandos do Cruise Control”

RODAS, SELETORES, BOTÕES E INTERRUPTORES

Comecemos pelas boas notícias: visto que o sistema que levanta o nariz do GT é hidráulico, a direção do carro é hidráulica, pelo que a condução deve estar repleta de feedback… só que ainda não o conduzimos!

1) À semelhança do que a Ferrari faz, os "piscas" do GT são comandados por botões no volante. **2)** Acima, à esquerda, tem o seletor do modo de condução com cinco definições: Normal, Wet, Sport, VMax e Track.

3) As luzes LED integradas no topo do volante dizem-lhe quando tem de engrenar a próxima velocidade. **4)** O painel de instrumentos é digital. **5)** À esquerda tem os comandos do Cruise Control.

Não tem um V8? Mas tem 600 cv de potência e 815 Nm de binário

No entanto, a asa não é o único truque do GT. A aerodinâmica é engenhosa, mas o que a torna realmente especial é que funciona em conjunto com o chassis ativo. O altura ao solo do GT é de 120 mm, mas basta rodar o seletor com cinco modos de condução para VMax ou Race, e o carro encurta esta distância para os 70 mm graças aos amortecedores Multimatic DSSV. E salta de forma instantânea para os 120 mm, como se fosse eletrocutado, se rodar o seletor para o outro lado. Quando alguns milímetros de diferença na distância ao solo representam uma melhoria de um segundo no tempo por volta de um piloto, torna-se óbvio que os 50 mm, em conjunto com os elementos aerodinâmicos, podem alterar por completo o desempenho do GT.

Há mais duas vantagens neste sistema hidráulico inteligente, e a primeira é que a sua presença permite a instalação de uma direção hidráulica. Portanto, por muito boas que as direções elétricas sejam, a do GT deverá comunicar de forma sublime com o condutor através do volante inspirado no mundo da F1. E o sistema que levanta o eixo dianteiro para passar sobre lombas é rapidíssimo, e não um daqueles sistemas irritantes que levantam lentamente muitos dos outros supercarros. Carrega no botão e já está! Volta a carregar e desce rapidamente. Nada de atrasos dramáticos, e a dianteira do GT não sofre uma só raspadela. A velocidade máxima nesse modo é de 20 km/h.

Enquanto Raj e Dave se preparam para mostrar o habitáculo do GT, Joey passa em alta velocidade pela reta da meta para aquecer o segundo GT, de cor Liquid Blue. O som que produz é fantástico. Ainda bem! Depois de ouvir o carro de competição, francamente flatulento, estava preocupado com a banda sonora do GT. Só que o GT de estrada em aceleração é tão visceral como qualquer outro V8 com pedigree de competição. O som do carro de pista é monótono porque tem escapes →

O MOTOR DO GT

Normalmente, no mundo dos supercarros, a contagem de cilindros é fulcral, mas aqui não. "Começámos com a eficiência aerodinâmica, que na competição é um dos pontos mais importantes." As palavras são de Jamal Hameedi, engenheiro da Ford Performance. "A aerodinâmica teve lugar de destaque quando escolhemos o motor EcoBoost mais adequado ao conjunto."

O motor alojado na elegante fuselagem é um V6 biturbo de 3,5 litros, que produz "mais de 600 cv", acoplado à nova caixa automática de dupla embraiagem e sete velocidades da Getrag. Invulgarmente, encontramos os dois turbos e *intercoolers* arrumados sobre as rodas traseiras para efeitos de distribuição de peso... E porque não há espaço para os colocar mais perto do bloco. O ar frio e comprimido é enviado através de condutas para o motor.

Os turbos atualmente montados são maiores do que é necessário para cumprirem as normas da FIA, mas Raj Nair garante que serão trocados por turbos menores quando o carro for homologado e lançado no mercado. Os turbos mais pequenos fornecerão a potência de forma mais instantânea, e o GT – em conjunto com o sistema Ford de eliminação de atrasos do turbo (impede que a velocidade do turbo desça demasiado) – acessível aos clientes será ainda mais rápido que esta unidade.

Experimentámos este sistema na nova F-150 Raptor, que partilha a mesma configuração básica de motor com o GT. No modo Baja, o motor recusa-se a morrer mesmo quando se depara com toneladas de areia que tentam derrotar o carro. Portanto, a capacidade do GT em sair disparado das curvas está mais do que garantida.

JOGO DE GERAÇÕES

	GT40 *1964–9*	GT *2005–6*	GT *2016–?*
Motor	6.999 cc, V8	5.499 cc, V8	3.496 cc, V6
cv/Nm	485/645	550/678	600/815 (est.)
Transmissão	man., 4 vel., tr. tras.	man., 6 vel., tr. tras.	aut., 7 vel., tr. tras.
Performance	5,5 s/258 km/h	3,7 s/330 km/h	3,2 s/+325 km/h
Peso	1.297 kg	1.520 kg	1.200 kg (est.)

GT EM NÚMEROS

600

Meta mínima de potência para o V6 biturbo com 3,5 litros de capacidade

14 meses

passaram entre o primeiro esboço e o *concept* exibido em Detroit (2015)

9 cm

mais alto do que o GT40 original. Continua a ser, claro, baixíssimo!

380.000

euros – preço estimado para a maioria dos mercados europeus

1.000

unidades do GT serão construídas nos próximos quatro anos

0

Número estimado de tacos de golfe que poderá transportar

AERODINÂMICA

Função e forma. Como o GT faz do ar o que quer

ASA TRASEIRA

A asa amovível do GT é uma obra de arte. Consoante o modo de condução, a asa altera o ângulo de ataque e produz mais ou menos força descendente, e até pode mudar a sua forma: quando precisa da força descendente máxima, uma aleta prolonga-se até ao extremo da asa. Pode ainda servir como travão aerodinâmico caso trave a fundo.

DIANTEIRA

Um Ford GT não pode ser um Ford GT sem aquele tipo de faróis, sem o nariz curto e sem as entradas de ar generosas, mas nada disso tem uma função puramente estética. O ar engolido pelas entradas dianteiras é expelido através do capot, pelo para-brisas extremamente curvo e pela linha do tejadilho. Aletas móveis na dianteira abrem e fecham consoante o ângulo da asa traseira, o que equilibra a produção de força descendente.

TRASEIRA DO ANO

A versão de competição do Ford GT não tem para-choques traseiro, mas sim um difusor enorme que se assemelha ao maior ralador do mundo. É uma das traseiras mais agressivas na grelha de LM GTE. O carro de estrada não é tão radical, mas não deixa de usar um difusor pequeno que suga o ar, criando uma área de baixa pressão ao longo da superfície inferior da traseira, o que gera ainda mais força descendente.

ARCOS

Os arcobotantes do GT não cumprem apenas um papel estético – ajudam a canalizar o caudal de ar em redor da carroçaria e sobre a asa traseira. Sob os arcos (e à frente das cavas das rodas traseiras) encontramos uma entrada de ar que alimenta os *intercoolers*. O ar é depois expelido através do centro das luzes traseiras.

“O carro soa muito bem. Ainda bem, é um alívio...”

laterais, e só ouve metade do motor de cada vez. Os escapes do carro de estrada estão na traseira, e o som concentra-se todo num só rugido agressivo. É bom.

Raj inseriu-se no habitáculo – não entra simplesmente no carro, há todo um conjunto de manobras – e começa a descrever o que encontramos no interior do GT. Começamos pelos bancos. A base é fixa para cumprir as normas de proteção da cabeça, mas as costas são ajustáveis. Portanto, são os pedais e o volante que se deslocam. O volante tem, aliás, dois ajustes possíveis: o do costume, para a afinação em profundidade, e um que permite fazer ajustes mínimos. Nunca tinha visto nada assim!

Também o volante é muito diferente da norma. Para começar, tem os comandos do Cruise Control. Num carro que venceu Le Mans? Raj defende que “muitas vezes, o seu trajeto inclui aquele troço pouco excitante de autoestrada que separa duas estradas sinuosas de montanha...” O volante inclui ainda diversos outros botões e seletores (incluindo botões dos indicadores de mudança de direção, estilo Ferrari), já que entre os bancos só há um seletor e uma pequena fila de botões. No topo esquerdo está o seletor de modos: Normal, Wet, Sport, VMax e Track. Uma das outras novidades é a estrutura de proteção em aço integrada. O GT está, portanto, preparado para a competição assim que sai da linha de produção.

Mas já chega de conversa, está na hora de sentir como se porta em pista. Após ter efetuado a série de manobras necessárias para entrar, sento-me ao lado de Raj (apesar de o GT ser largo, o habitáculo é estreito, quase tão estreito quanto o do Lotus Evora, e fico quase encostado ao ombro do condutor), saímos das boxes e entramos em pista. Raj vai comentado o que se passa, com o carro no modo Sport, e eu vou tentando absorver a experiência.

A soleira larga levanta com a porta. Caso contrário, teria de saltar lá para dentro

FORD GT
Preço: € 380.000 (est.)
Motor: 3.496 cc, V6 biturbo, +600 cv, 815 Nm
Transmissão: aut., dupla emb., 7 vel., tração traseira
Performance: 0-100 km/h em 3,2 s, +320 km/h (est.)
Peso: 1.200 kg (est.)

O GT é preciso e muito ágil na sua conquista das curvas. A banda sonora fornecida pelo V8 não é excelente, mas mais do que aceitável. Neste modo não tem problemas em galgar os corretores e não deixa de ser rapidíssimo. Quero tanto conduzi-lo! Chegamos à reta da meta pela primeira vez, Raj acelera a fundo e o carro é catapultado em direção à primeira curva. Parece-me tão rápido quanto qualquer Ferrari, Lamborghini, McLaren ou Porsche rival. E quais são os rivais do GT? O Ferrari 458 Speciale e o McLaren 675LT.

Após um toque no travão, Raj entra na curva, faz força no pedal direito e... lá vai a traseira! "Ah, boa!" exclama Raj enquanto roda o volante e controla a derrapagem com contrabrecagem. "Isto mostra que no modo Sport o controlo de estabilidade deixa-o fazer *drift*. No modo Normal, não é possível executar este género de manobras." Continuamos, com o carro a dançar para a esquerda e para a direita, e Raj – que tem um GT da segunda geração – lá vai dizendo o que pensa sobre o comportamento do carro.

A seguir, Joey – cá vai uma curiosidade: o único carro que conduziu na sua vida foi o GT – dá umas voltas com o carro no modo Race. Raj disse-nos que a diferença de comportamento do carro neste modo seria óbvia, mas na verdade não a sentimos a partir do banco do pendura. Joey é um piloto fabuloso e o carro mostra-se mais rápido, mas ostenta a mesma aura de calma inabalável. O piso está escorregadio e Joey não pode mostrar os verdadeiros limites dos travões e da dinâmica, mas o GT revela-se sempre sólido e imperturbável.

Ao sair do carro, e depois vê-lo a acelerar de novo em direção à pista, percebo que ficámos a saber muito sobre este extraordinário supercarro. Mas uma questão fundamental fica por responder – como é conduzi-lo? Ainda teremos de esperar algum tempo para saber. TG

DA PISTA À ESTRADA

Competição ou estrada – o que veio primeiro?

OK, venceram Le Mans no 50° aniversário da primeira vitória nesse prova de resistência – um feito incrível por si só, mas os responsáveis tinham de garantir que o GT também era um carro de estrada vitorioso. Qual foi a prioridade durante a conceção do carro? Estrada ou pista?

"Diria que foi equilibrado", confessa Raj. "Pensávamos comemorar [o 50° aniversário da vitória] com um especial de homologação do Mustang. Esse seria um carro de corrida puro e duro, e teríamos de transformá-lo em algo capaz de circular na via pública. Quando mudámos para a criação de um novo Ford GT, sabíamos que também teria de ser um excelente carro de estrada, mas queríamos comemorar com a participação em Le Mans e uma possível vitória."

"Queríamos criar um carro que fosse reconhecível enquanto um Ford GT, mas não claramente rétro. Uma interpretação moderna. Deitámos fora muitos dos esboços iniciais por causa da aerodinâmica. Eram bonitos mas não iriam criar a força descendente que queríamos."

"Muitas das decisões de estilo foram conduzidas pela aerodinâmica – é o oposto dos carros de produção normais – e só depois desenvolvemos o habitáculo."

"É uma bênção e uma maldição fazer um carro de pista e de estrada ao mesmo tempo", assegurou Dave. "É uma bênção porque, começando de raiz, conseguimos fazer tudo o que precisamos para obter um excelente carro de pista. A maldição é que não tivemos duas equipas diferentes a fazer os dois carros, e o tempo disponível para fazer tudo isto foi incrivelmente curto."

Qual foi mais difícil fazer? Raj e Dave concordam: o de estrada. " Não é que o carro de pista tenha sido fácil, já que voltámos a Le Mans e vencemos. Foi um grande feito. E difícil. Mas quando pensamos nisso, foi o carro de estrada, com a sua aerodinâmica ativa."

FOTOS: JEREMY CLIFF

"COMPREI UM!"

Amy Macdonald

"Foi como uma entrevista de emprego. Tinhas de contar o teu passado automóvel, e explicar porque é que mereces um GT. Na altura tinha um 458 Speciale e um Range Rover [Amy comprou recentemente um 488 GTB], mas realcei que a minha fraca coleção devia-se ao facto de ser jovem.

Depois lá chegou o e-mail de aceitação, enviado às cinco da manhã. Estava convencida que iriam recusar a compra, mas não foi isso que aconteceu. Falei com a minha mãe, que perguntou, como faz sempre, quanto custava o carro. Respondi que não fazia a mínima ideia!

"Enviaram outro e-mail com o pacote de boas-vindas, e disseram-me que voltariam a entrar em contacto comigo mais perto da fase de produção, altura em que poderei configurar o carro. Terei então de pagar 50 por cento... mas 50 por cento do quê? Conseguem ser mais misteriosos do que a Ferrari."

Leve-me até Colónia depressa

TEXTO: **PAUL HORRELL** /
FOTOS: **LEE BRIMBLE**

Quando arranca para a apresentação de um novo Fiesta, só há um transporte possível. Tem é de partir com muita antecedência..

OEU 11R
OEU 11R
Silvie
ORTHOPÉDIE
MATÉRIEL MÉDICAL
HOMÉOPATHIE
FIESTA

Na França rural, é 1976 quase todos os dias

FORD FIESTA MkI 1976
Motor: 957 cc, 4 cil., 46 cv
Transmissão: manual, 4 vel., tração dianteira
Vel. máxima: 127 km/h
Peso: 750 kg

Como vê, o design e a qualidade dos habitáculos evoluiu ao longo das décadas

As versões mais equipadas do Fiesta incluíam a incrível tecnologia do "puxador"

Na M25, a hora de ponta do final da tarde já terminou e o trânsito está a andar muito bem. O motor do Fiesta é áspero, e as prestações são péssimas. Atingir os 115 km/h parece um sonho distante. Consigo rodar o volante uns bons centímetros para cada lado sem que a direção em que o carro viaja se altere minimamente, o que significa que tenho pouco controlo sobre ele enquanto vagueia pela estrada como se estivesse embriagado. Há um intervalo agonizante entre o momento que piso o pedal do meio e aquele em que os travões sem servofreio acordam. A carroçaria bem que podia ser casca de ovo. Ah! E tenho de estar em Colónia amanhã à tarde.

É melhor esquecer isso por agora. Pelo menos acho que a viagem vai ser divertida. Com os carros antigos é sempre assim: inicialmente parecem péssimo, mas depois habitua-se. Nos primeiros quilómetros, tenho de dizer a mim mesmo que, em 1976, o Fiesta era um carro muito capaz. A mecânica era tão atual quanto o revestimento laranja dos bancos.

Antes deste Fiesta, a engenharia da Ford era bastante tradicional, mas foi neste modelo que entrou no comboio dos compactos com motor transversal e tração dianteira. O mundo estava em mudança em meados da décadas de 1970, e em 1976 o punk afirmou-se e os Sex Pistols começaram a defrontar os gigantes do rock, como os Queen e *Bohemian Rhapsody*. A Apple ainda estava na garagem dos pais de Jobs, e o Concorde tinha acabado de arrancar.

Sim, foi há muito tempo. Uma altura em que os carros vinham sem rádio, só com um espelho e sem encostos de cabeça. E o líquido dos limpa-para-brisas era bombeado com o pé através da bola no piso. Os 46 cavalos e as quatro velocidades eram suficientes. Nas manhãs frias, puxava o "botão do ar" (que enriquecia a mistura), olhava ansiosamente para o carro e dava à chave... Poderia ou não acontecer alguma coisa!

É precisamente isso que faço na madrugada fria do nosso segundo dia de viagem. O Fiesta mal hesita, e lá assume o ruidoso regime de ralenti enquanto raspamos o gelo do para-brisas.... E há muito (vidro e não gelo), que fornece uma espantosamente panorâmica vista para fora do carro, tornando o habitáculo arejado e visualmente espaçoso. No entanto, como a chapeleira tem de estar numa posição mais baixa, não conseguimos enfiar a tralha toda na bagageira. E estar cercado por vidro concede um ambiente mais vulnerável à experiência de condução.

Esta extensão considerável de vidros e superfícies simples tornam o Fiesta giro e delicado. O design foi terminado por Tom Tjaarda, que tem no CV o De Tomaso Pantera e o Fiat 124 Spider. O nariz de inclinação inversa do Fiesta era uma afirmação muito contemporânea, depois abandonado pelo incrível talento da marca para remodelações, mas recorda-nos de uma era em que a linha de cintura uniformemente horizontal e a postura avançada representavam dinamismo. Esse, suponho, era o eco moribundo do futursmo, e uma década depois todos os condutores sabiam como a aerodinâmica funcionava, e passaram a exigir narizes mais espalmados e perfis em cunha até nos compactos e citadinos. Só que hoje não é isso que temos para conduzir.

"O motor do Fiesta é áspero e as prestações péssimas. Os 115 km/h parecem um sonho distante"

Lançamo-nos à conquista das calmas estradas da Normandia. Francamente, é um alívio, depois da M25 e da M20 da noite passada, deixar o pequenote avançar ao seu ritmo ideal… Lento, portanto. O Fiesta não tem conta-rotações, e tento perceber quando devo fazer as passagens. Os 46 cv chegam bem para atingir os 65 km/h em terceira (segundo o cantar do motor), e um rápido cálculo mental diz-me que posso abusar um pouco mais nas subidas íngremes. Com a quarta velocidade engrenada, o motor debita a mesma banda sonora aos 90 km/h. Acho que o velocímetro é surpreendentemente honesto.

A direção é vaga, mas até é agradável, embora pesada, em troços sinuosos. É incrivelmente expressiva na língua antiga que a maioria dos clássicos falam, uma ligação íntima com a mecânica. Sente o esforço dos pneus nas curvas. Já em 1976 ninguém considerava o Fiesta divertido – precisava do Fiat 127 para isso –, mas aqui é totalmente previsível, com a sua subviragem considerável. A alavanca da caixa de velocidades tem um curso longo, mas pelo menos fica com a impressão que tem acesso direto às engrenagens.

Não faz sentido sujeitar o Fiesta à autoestrada quando as estradas nacionais em direção à Bélgica são planas e mal têm trânsito. Após um pequeno-almoço delicioso em Saint-Omer voltamos a atacar para oriente. Ao passar numa aldeia, reparo numa bomba de gasolina abandonada, com janelas cheias de teias de aranha e sinais quase apagados. Falamos em fazer ali umas fotos, mas depois percebo que ainda está operacional. Como o ponteiro do combustível do Fiesta está baixo, aproveito para abastecer. Quem nos atende é uma senhora com uns 80 anos, que recebe o dinheiro e puxa a manivela na registadora antiga em latão. O filho tem uma oficina na porta ao lado, e sei que se o Fiesta tivesse um problema num carburador, o que até era relativamente frequente naquela década, o senhor teria todo o prazer em resolvê-lo.

Na Bélgica é melhor usar as autoestradas, e o Fiesta não tem receio dos inúmeros radares de 120 km/h. Ainda assim, como é um carro antigo, estou sempre alerta para sons estranhos. "Cheira a queimado", diz o fotógrafo Lee. Olho para o ponteiro da temperatura (normal) e pelo espelho (nada de fumo). Um minuto depois, passamos um Sierra que produz uma fumarada de tom azul. O cheiro passa logo a seguir.

Precisamos novamente de gasolina quando chegamos à Alemanha, e passamos pelas ruas calcetadas, casas de empena triangular e mercados de Natal. E agora, suspiro, a *autobahn*. Aproximo-me com cuidado da velocidade máximo do velhote. Sinto-me um intruso na via mais à esquerda e não quero ter atrás de mim um conjunto de viaturas BMW impacientes por regressarem aos 250 km/h. Após algum tempo, o Fiesta atinge e mantém os 127 km/h, a sua velocidade máxima oficial. Satisfeito, reduzo um pouco a velocidade de cruzeiro.

É que o Fiesta é barulhento e menos seguro a essas velocidades. Esta viagem ilustra o que a primeira geração de um utilitário consegue fazer, nem sempre com o conforto garantido. Especialmente com este motor. Era competitivo na altura, mas só tinha quatro rivais: Fiat 127, VW Polo, Renault 5 e Peugeot 104. Todos eles estavam na sua primeira geração. Sabia-se que tinham dificuldades com viagens grandes. Naquela década, se queria atravessar a Europa de forma rápida e confortável, tinha de pagar muito pelo seu carro. O conceito Gran Turismo tinha importância. Só que a chegada da geração seguinte de utilitários, especialmente o Peugeot 205, tornou esses pequenotes capazes de cumprir tarefas de carros grandes. Estamos agora num ponto em que as estradas têm tantos carros e radares que os pneus de baixo atrito e os motores diesel poupados transformam o utilitário no carro ideal para fazer 1.250 km por dia.

O Fiesta atual obedece a esses parâmetros, e o Fiesta de amanhã, com tecnologia avançada e ajudas à condução, ainda mais. No fim da viagem encontramo-lo na fábrica de Colónia, mas não esqueço o Fiesta da primeira geração. O pequenote deu tudo o que tinha por mim, e é impossível não estar agradecido! TG

"Capa e tudo?! Mariquinhas! No meu tempo só tinha umas páginas de jornal…"

"Sinto-me um intruso na via mais à esquerda e não quero ter atrás de mim um conjunto de viaturas BMW"

MAIS DE 17 MILHÕES

A aula de história terminou. Vamos conhecer a nova geração de um dos carros preferidos dos europeus

TEXTO: **PAUL HORRELL** / FOTOS: **JOHN WYCHERLEY**

Tinha uma boa razão para fazer tantos quilómetros num carro com quase 40 anos. A Ford vai revelar o novo Fiesta numa apresentação vistosa dentro da fábrica de Colónia, onde será produzido. A minha viagem conclui com o estacionamento do Fiesta antigo nos bastidores da apresentação, minutos antes da aparição do novo. Torna-se óbvio que não existe aqui qualquer vestígio do ADN estilístico da primeira geração. Mas certamente terá reparado na ligação entre a nova geração e a atual.

Esta não é uma simples atualização, ainda que o novo Fiesta use a plataforma existente. Todos os painéis e vidros são diferentes. Ou seja, a Ford podia ter remodelado o aspeto completamente, e não o fez porque as pessoas gostavam muito do atual. É o carro mais vendido no Reino Unido e o mais vendido do seu segmento na Europa – foi por isso que a Ford preferiu não revolucionar o modelo. No interior, por outro lado, a ligação com o atual Fiesta é quase nula. Este habitáculo não se limitou a evoluir... Transformou-se!

Há mais novidades que não pode ver nas imagens: um conjunto de motores novos ou modificados, novas transmissões e melhorias ao nível do chassis. Dispõe de um autêntico bufete de ajudas à condução que o ajudam a não ter acidentes, mas caso tenha um, o aço reforçado nos pilares vai protegê-lo melhor.

Lá dentro, o antiquado ecrã de matriz de pontos e o números absurdo de botões do atual Fiesta foram relegados à arqueologia automóvel (e ao Ka+) – usa, agora, um ecrã tátil. Limpa, dessa forma, 20 botões do tablier, e só sobraram alguns atalhos úteis e os controlos da climatização. O sistema consegue espelhar o ecrã do seu telemóvel com iOS ou Android, bem como correr aplicações – Spotify, Aupeo, Glympse e AccuWeather.

As versões de topo, ou as que tenham a navegação integrada, ostentam tudo isso num *tablet* de oito polegadas. As versões intermédias têm um ecrã de 6,5 polegadas. O sistema usa o software Sync 3, à semelhança dos irmãos mais velhos do Fiesta, e tem acesso às funcionalidades online através do seu telemóvel. Até as versões base do Fiesta têm um ecrã a cores de 4,2 polegadas e uma base para carregar o seu dispositivo. Um dos extras mais interessantes é o sistema de som desenvolvido com a B&O, que tornará a audição de música bem mais agradável.

Por enquanto só vimos protótipos porque o Fiesta só chega às estradas em julho. O nível de qualidade do habitáculo deve, assim, melhorar em relação aos carros que já vimos... E que não são nada maus. O Vignale até inclui revestimentos com pespontos especiais e suaves ao toque. Muitos dos interruptores e seletores receberam o tratamento cromado. Os bancos são parecidos aos do Focus e há mais ajustes à posição de condução. Também há mais espaço para as pernas no banco traseiro.

A suspensão reforça, segundo a marca, o conforto e o silêncio graças às partes em aço menos ressoantes e aos casquilhos mais moles em borracha. Mas não seria um Fiesta se a dinâmica não estivesse a bom nível. Nesse campo, as melhorias são garantidas pela barra de torção mais rígida na traseira, que deriva da que encontramos no ST200, e pelos suportes mais rígidos na dianteira que resistem melhor às forças laterais sem deixarem de reforçar o conforto. Os engenheiros reduziram a fricção na direção.

A Ford sempre foi boa nessa área. A aderência será superior, em parte porque os pneus maiores são agora mais largos (em jante de 18"), mas também porque as vias são mais largas precisamente para acomodar esses pneus. Os travões também melhoraram, e os tambores traseiros deram lugar a discos em todas as versões com mais de 100 cv – o Fiesta passa a travar dos 90 km/h até parar como um 911 997!

No lado da aceleração, o EcoBoost tricilíndrico turbo com 1,0 litros de capacidade é divertido e está disponível em três potências: 100, 120 e 140 cv. Existe ainda o atmosférico de baixa potência com 1,1 litros, e duas propostas diesel: 1,5 com 85 cv e, com VGT, uns interessantes 120 cv. As caixas manuais são novas, e, felizmente, muitas das motorizações já são acompanhadas de seis velocidades. Em 2018, o EcoBoost recebe a desativação de cilindros que vai reduzir os consumos... O problema é que a média anunciada será pior já que a indústria vai passar a usar o mais realista ciclo de testes WLTP em vez do comicamente otmista NEDC atual.

Se escolher todos os sistemas opcionais de ajuda, o Fiesta consegue criar uma imagem do que o rodeia graças às duas câmaras, três radares e 12 sonsores. O sistema de mitigação de colisão "vê" até 130 metros à frente e até consegue detetar peões à noite. O sistema de estacionamento autónomo não se limitar a rodar o volante e a dizer-lhe quando deve travar – este trava sozinho caso o condutor não o faça. O Cruise Control adaptativo e os alertas de ângulo morto e saída involuntária de via ajudam-no a não ter acidentes.

E é isso que está sob a pele do novo Fiesta. Voltemos ao que está à vista. Alguns modelos recentes da marca norte-americana apresentam um design demasiado complexo, mas o do Fiesta foi simplificado. Tem menos um par de vincos no capot, e as cavas das rodas são agora menos corpulentas. A zona dos faróis é mais subtil. Mas não deixa de ter, claro, alguns detalhes interessantes. As portas ostentam um design em "S" que gera reflexos cativantes, e as formas têm tanta tridimensionalidade que as dobradiças tiveram de ser redesenhadas. As luzes traseiras assumem uma disposição mais horizontal do que vertical, o que comprime as proporções visuais. A base do pilar A recuou de forma a permitir o crescimento do capot.

O mercado dos utilitários é agora mais diverso. Chegaram várias marcas premium e até algumas versões estilo SUV que alargaram o mercado e as ofertas em 2016. Assim, o Fiesta estará disponível em quatro sabores distintos com para-choques diferentes e diversas opções ao nível dos acabamentos e acessórios exteriores. O Fiesta que vê nas imagens é um ST-line – inclui um kit aerodinâmico e a suspensão mais firme. Pode escolhê-lo com os motores menos potentes ou com os mais potentes, o que significa que não é um ST a sério... Mas esse também virá.

A versão de entrada é a Titanium, e até nem é muito despida já que abaixo do Fiesta existe o Ka+. Lembra-se quando o nível máximo de equipamento era o Titanium? Como os tempos mudam! Existirá ainda o Fiesta Active. Essa versão vê a distância ao solo aumentar consideravelmente, recebe robustas proteções de carroçaria, barras de tejadilho e vários outros elementos que transformam o Fiesta num veículo distinto. A estratégia de marketing passará pela exploração de estilos de vida ativos, mas a grande vantagem dessa versão será o confronto mais seguro da selva urbana e não da verdadeira, e a suspensão alta será tão adequada às lombas da cidade como a um troço fora de estrada. Para além de tudo isso, cada versão do Fiesta terá um conjunto de acabamentos diferentes para o habitáculo.

Toda essa diversidade vai prolongar a área de influência do Fiesta no mercado, e o elevado grau de personalização é fundamental no segmento. Mas não podemos esquecer o carro em si. Terá a Ford jogado apenas pelo seguro? Sim, a eletrónica sofreu uma revolução, mas o design, os motores e o chassis foram alvo de uma gentil evolução.

Bem, a evolução é suficientemente boa para muitos dos gigantes: Golf, Range Rover, 911, Série 5... Um carro que é compreendido pelo mercado não tem de reinventar-se – só tem de evoluir progressivamente. Tenho é dúvidas se a evolução do novo Fiesta é sinal da confiança da Ford ou apenas cautela. Será a história a fornecer uma resposta, e talvez eu deva reservar tempo para um ensaio daqui a 40 anos. TG

"Alguns modelos recentes da Ford apresentam um design complexo, mas o do Fiesta foi simplificado"

Faltam cinco minutos para as onze da noite e estão 21°. Toca a ligar o Bluetooth!

O carro ideal para espreitar para janelas de escritórios no 25° andar

GOLDEN GATE
LAS VEGAS CLUB
LAS VEGAS CLUB
CASINO
HOTEL
Golden Gate
RESTAURANT
HOUSE OF JACKPOT
30

REGRESSO AO PASSADO

Qual máquina do tempo o BMW i8 parece um veículo acabado de chegar do futuro enquanto passeia o seu charme pelas históricas ruas, casinos e hotéis de Downtown Las Vegas

TEXTO: PAULO PASSARINHO / **FOTOS:** DIREITOS RESERVADOS

a saga Regresso ao Futuro, quando "Doc" mostrou a Marty McFly um automóvel que lhe iria permitir viver um sem número de aventuras a viajar no tempo não poderia imaginar o que o futuro realmente lhe reservava se ao invés do pouco expressivo, mas certa forma tornado icónico GMC DeLorean DMC-12, tivesse disponibilizado ao aventureiro jovem californiano um futurista, mas real, BMW i8. Expoente máximo da tecnologia alemã, o híbrido plug-in da marca de Munique é ainda hoje, quase três anos após o seu lançamento, um modelo que impressiona pela sua presença e pelo que representa em termos de soluções de mobilidade. Bem, na verdade enquanto a BMW não contrata o Doutor Emmett Brown, o i8 talvez continue a ser um veículo incapaz de proporcionar um verdadeiro regresso ao futuro, por isso, e numa exclusiva oportunidade de o voltar a conduzir em solo americano, optei antes por me servir dele para um regresso ao passado em Las Vegas.

Se perguntar à maioria dos visitantes que chegam à cidade do jogo e das luzes néon situada num vale inóspito do Nevada a idade da povoação talvez não obtenha uma resposta rápida. Habituados que estamos as cidades europeias, muitas delas com registos milenares é até meio estranho ver as inscrições alusivas a 1905. Mas vamos por partes.

Ao volante do BMW i8, no modo completamente elétrico, o percurso escolhido partiu do exterior do Centro de Exposições situado praticamente no início da Strip (nome comum da principal avenida de Las Vegas) em direção a Downtown Las Vegas. Foi aqui que tudo começou. Os primeiros registos existentes no museu da cidade remontam a 1776 quando os exploradores espanhóis chegaram ao vale onde hoje se situa a cidade e registaram larga presença de vastos prados (Vegas, em castelhano). A primeira paragem é justamente em frente ao Golden Gate. Um acordo entre a Union Pacific Railroad (companhia de caminhos de ferro americana) e os descendentes dos índios Paiute (donos das terras entre a California, Nevada e Arizona), estabelecia um perímetro de 45 hectares possíveis de edificar construções em redor de uma paragem do comboio que vinha de Los Angeles e deveria parar numa das zonas onde a prospeção mineira começava a dar sinais de existir ouro (a febre do ouro haveria de durar apenas até 1910). O Hotel Nevada (desde 1955 nomeado Golden Gate), seria o primeiro hotel oficial de Las Vegas, situado em frente à estação, e com isso obteve em 1907 o número "1" da primeira lista telefónica da cidade. A par do Las Vegas Club, um dos pioneiros no local, O Golden Gate marca hoje o início da Fremont Street. A espetacular avenida pedonal transformada em superatração turística com espetáculos de música ao vivo constantes, luzes e parafernália de néons e efeitos pirotécnicos, chama-se assim em homenagem ao General John C. Fremont. Em 1844, este oficial americano estabeleceu um forte clandestino que deveria servir para a guerra com o México e posterior integração do território naquilo que seria os EUA (na altura esta zona daquilo que hoje conhecemos como Clark County – um condado a sul do estado do Nevada, era território mexicano).

Tempo de arrancar em direção à próxima paragem. O BMW i8 é um híbrido plug-in. Recorre a um motor de combustão tricilindrico com 1.5 litros de cilindrada, de injeção direta e turbo, que opera em conjunto com um motor elétrico para proporcionar uma potência combinada de 362 cavalos. O motor de combustão, com caixa de seis velocidades está acoplado às rodas traseiras e o motor elétrico, com caixa de duas velocidades, atua sobre o eixo dianteiro. Na verdade nada disto é percetível para o condutor que usa a caixa de forma sequencial e que sente o comportamento do carro praticamente como um tração integral, tal é a forma como a potência é eficazmente distribuída por

"Ainda expoente máximo da tecnologia alemã"

Olho em frente e vejo o futuro e o passado

Se calhar deixo a visita à Pawn Shop para outra altura mais propícia

ambos os eixos. Na verdade com os limites de velocidade na cidade é praticamente impossível dar uso a qualquer destas experiências, talvez nos arredores onde até por acaso os limites são dos mais elevados dos EUA.

Mais um avanço na história e observo aquele que hoje se chama California Hotel & Casino. No seu lugar existiu uma igreja Mormon que, devido à sua influência haveria de conseguir a proibição do jogo em toda a região, entre 1910 e 1931 quando foram expulsos de Las Vegas. Foi o início de uma década mítica. Em 1930 J. Edgar Hoover o Presidente americano haveria de dar ordem para a construção do Hoover Dam. A construção desta barragem trouxe milhares de homens à área e isso potenciou todo um negócio. O jogo, os clubes de prostituição e outros nasciam por todo o lado. Só em 1941 nasceu a primeira estrutura criada de raiz como Casino e Hotel, o El Rancho Vegas – famoso devido ao buffet um conceito que ainda hoje persiste na zona -, seguido em 1942 pelo Frontier – famoso pelo anúncio do gigantesco cowboy da Lucky Strike. Nenhum dos dois resistiu aos tempos.

Em 1946, seis anos depois do nascimento da Strip,

O cockpit de um carro do futuro

O primeiro depois da proibição do jogo

"Jogo, prostituição e outros negócios em todo o lado"

apareceram aqueles que se tornaram um marco na cidade e ainda hoje disputam o título do "primeiro" casino de Las Vegas. O Golden Nugget, situado na Fremont Street foi o primeiro a abrir portas (em agosto), mas o Flamingo (outubro) tornou-se o mais famoso devido ao facto de ter sido propriedade do lendário mafioso Bugsy Siegel.

Las Vegas tem sido dominada pelos judeus, mórmons e sicilianos com "acordos de utilização" com os nativos Paiute, mas hoje o Condado onde se insere tem 42,3 milhões de habitantes e a cidade cresce de forma exponencial podendo mesmo ultrapassar Nova York dentro de 10 anos. A Strip tem os maiores casinos e hotéis do mundo numa extensão de 7 quilómetros e mesmo assim tem alturas onde os principais esgotam e não é para celebrar os mais de 110 mil casamentos anuais que se realizam nas capelas típicas da área, imortalizadas por Elvis Presley.

Com uma autonomia total de 440 quilómetros o i8 conseguiu ainda assim fazer quase toda a volta em modo completamente elétrico (37 quilómetros em modo elétrico). Com três modos de condução, se mantiver em EcoPro pode passar silenciosamente pela frente do Museu do Néon ou do Museu da Mafia, ambos em Downtown. Sem tempo para mais, deixo para o final da volta a passagem na Trump Tower para ir ao WC deixar uma recordação. Resta apenas tempo ainda de ponderar uma paragem no Gold and Silver Pawn Shop, local conhecido da série de televisão "Pawn Shop" – loja de penhores -. Com a "fauna" no parque de estacionamento a olhar de forma bastante interessada para o BMW i8 opto pela prudência. Volto quando tiver alugado um Suburban preto com ar ameaçador... ou espero que a marca inclua alguns gadgets do Regresso ao Futuro na próxima geração do i8, fica a sugestão. TG

O Circus Circus é um Casino já na entrada da Strip

Rebelde

Quase ao nível de um MicroMachine, o endiabrado Smart ForFour Brabus é tudo aquilo que deseja para as deslocações rápidas em cidade

TEXTO: **PAULO PASSARINHO** / FOTOS: **MANUEL PORTUGAL**

Há muito tempo que a Brabus empresta o seu cunho pessoal ao pequeno Smart, tal como o faz a outros modelos da Mercedes-Benz e do universo Daimler, mas só há meia dúzia de anos isso é assumido de forma oficial pelo construtor, pois o carroçador que lhe dá nome (Brabus) trabalhava os pequenos modelos apenas com autorização da marca. O reconhecimento é merecido. Há duas gerações tudo mudou e hoje é possível encontrar este produto à venda sob a égide da Smart com toda a garantia que isso implica. A evolução do conceito fez com que hoje o Smart ForFour Brabus seja uma alternativa muito interessante.

Com um motor adequado às suas dimensões, este Brabus vê o 0.9 turbo de três cilindros dar-lhe uma alma bem espevitada. A debitar 109 cavalos de potência e com um binário de 170 Nm, o Brabus parece um foguete pronto para deixar nos semáforos concorrentes bem mais apetrechados. Teoricamente. Sim, porque a caixa de dupla embraiagem é um mimo de utilizar e faz esquecer que alguma vez existiu uma caixa com "muita" personalidade no Smart. A marca indica que o ForFour Brabus cumpre os 0 aos 100 km/h em 10,5 segundos e alcança uma velocidade máxima a rondar os 200 km/h. Isso pode não ser muito importante, mas a verdade é que mesmo sob influência de ventos laterais o Smart não perde a compostura quando puxamos por ele. É claro que o consumo de 4,6 litros é uma miragem e andamos sempre perto dos 6,5 litros aos 100km. Mas não é propriamente verdade que andamos devagar. A suspensão está rebaixada em 10 milímetros, a direção tem um acerto mais direto e todo o chassis recebeu os devidos reforços para esta versão mais desportiva. Acredite que em cidade ou pequenos percursos sem grandes retas este pequeno desportivo é um caso sério.

Esteticamente não terá dificuldades em identificar a versão. Contém um novo para-choques, difusor traseiro, duas ponteiras de escape cromadas e jantes em liga leve específicas. Neste caso pode ainda juntar o teto de abrir elétrico panorâmico em lona.

No interior o desenho é jovem e colorido. Conte com bancos desportivos, mas apenas quatro lugares. E já agora não se esqueça que é um Smart – conte com uma bagageira honesta mas curta.

O Smart ForFour Brabus é um modelo para apreciadores mas por menos de 20 mil euros a diversão é garantida.

Pequeno mas bem apetrechado

Jantes e pára-choques específicos da versão

Bancos ergonómicos desportivos em pele

MÚSCULO VS. CÉREBRO

Tem saudades do LFA? O LC coupé é a mais recente loucura da Lexus – e está disponível em dois sabores

TEXTO: JACK RIX

LEXUS LC500h
Preço: n.d.
Motor: 3.456 cc, V6 + motor elétrico, 359 cv, binário n.d.
Transmissão: CVT + aut. 4 vel., tr. traseira
Performance: 0-100 km/h em 4,7 s, 250 km/h
Consumo/emissões: 6,4 l/100 km, 149 g/km CO_2
Peso: 1.985 kg

LEXUS LC500
Preço: n.d.
Motor: 4.969 cc, V8, 477 cv, 540 Nm
Transmissão: aut., 10 vel., tr. traseira
Performance: 0-100 km/h em 4,4 s, 270 km/h
Consumo/emissões: 11,8 l/100 km, 273 g/km CO_2
Peso: 1.935 kg

12:21
94
km/h
P R
N
M 5
D
TRIP A 123.9 km
Sport S+

> **“Será que a Lexus criou algo entusiasmante com caixa CVT?”**

Tecnologia! Que coisa magnífica. Melhora diversas vertentes da nossa vida, poupando tempo e esforço a tarefas mundanas e repetitivas, ligando-nos a todas as pessoas com quem já partilhámos uma sala de aula, um escritório ou saliva, e tem ainda o potencial para salvar o nosso planeta. Mas será isso necessariamente algo bom? Em que ponto terminam os benefícios e reparamos que o mundo está a ficar cheio de sacos de carne sem emoções, apenas preocupados com as redes sociais em vez de experiências viscerais?

Por sorte, a Lexus acabou de criar a experiência ideal para responder aos nossos problemas hiperbólicos. Temos aqui dois belos coupés de luxo inspirados no LF-LC Concept de 2012 que recorrem a uma nova plataforma mais leve e rígida com tração traseira – são gémeos idênticos com abordagens totalmente diferentes à mesma tarefa: dispará-lo estrada fora e conferir-lhe uma aura de sensualidade. Um deles – o LC500h – é um híbrido incrivelmente complexo que junta um V6 a gasolina e músculo elétrico para gerar prestações diabólicas e consumos potencialmente baixos, o outro – o LC500 – evoca memórias de carros antigos e potentes, com o seu V8 atmosférico a derreter pneu traseiro. É o Facebook contra a lista telefónica, a Amazon contra o comércio tradicional, o *emoji* do coração contra a carta de amor manuscrita.

Começamos com o LC500h porque é aquele que mais me intriga. Desde que fui a uma apresentação técnica há quase um ano e a minha cabeça recebeu uma enorme injeção de informação sobre o Sistema Híbrido Multi Stage que tenho curiosidade em saber se a Lexus criou finalmente algo entusiasmante com uma caixa CVT, e não algo que apetece destruir com uma marreta. A potência conjunta do V6 3.5 com 299 cv e do motor elétrico com 179 cv (alimentado pela primeira bateria de iões de lítio da Lexus alojada atrás dos bancos traseiros) é, estranhamente, de 359 cv. São, então, enviados para as rodas traseiras através da caixa de velocidades de variação contínua e catapultam o LC até aos 100 km/h em 4,7 segundos e, depois, até aos 250 km/h. Nada mau... À exceção da caixa CVT, claro!

A solução da Lexus para melhorar essa transmissão? Dotá-la de ainda mais tecnologia. Pode consultar os pormenores técnicos no painel da próxima página, mas a ideia é esta: ao acoplar uma caixa automática de quatro velocidades à CVT, a Lexus simulou uma caixa automática de dez velocidades. Pode fazer passagens manualmente com as patilhas, e a Lexus garante que eliminou a irritante sensação criada pela descoordenação entre as rotações do motor e a velocidade ou a posição do acelerador que faz a condução assemelhar-se a um daqueles filmes mal dobrados.

Infelizmente, o problema ainda existe. Se recorrer às patilhas tem dez passos à sua escolha, mas as passagens não são tão rápidas quanto as que estamos habituados nas modernas caixas automáticas com conversão de binário ou de dupla embraiagem. E esta CVT tem ainda a mania de engrenar a próxima relação demasiado cedo, uma das desvantagens de ter dez “relações” tão próximas. Sim, as rotações sobem e descem de forma mais fiel em relação ao seu pé direito, mas não é uma relação linear, e o regime tem picos quando o som devia ser constante. Se acelerar a fundo, mesmo no modo manual, o V6 guincha no topo do seu regime constantemente em busca de uma relação mais eficiente – embora a velocidade suba, não é uma experiência gratificante.

Ao conduzir em ritmos apressados percebe que a forma como a propulsão entrega a potência é confusa e indireta, mas nem tudo são más notícias. Com a ajuda do motor elétrico, a aceleração abaixo dos 50 km/h é fantástica – útil caso passe muito tempo em cidade. Se deixar a caixa no modo automático, o software é mais competente em manter o regime do motor na zona ideal do que as mãos do condutor. E consome 6,4 l/100 km, ao invés dos 11,8 l/100 km do V8.

O LC500h que conduzimos tinha o nível de equipamento Luxury, que não inclui o tejadilho em fibra de carbono nem os bancos mais desportivos que recebe nas versões Sport ou Sport+. Também não inclui o diferencial mecânico e o eixo traseiro direcional exclusivos do nível Sport+, que está muito bem apetrechado. Seja como for, numa estrada secundária muito sinuosa perto de Sevilha, os 1.985 kg de peso do carro fizeram-se sentir.

Numa curva apertada à direita, entrei com demasiada velocidade e o nariz começou a alargar a trajetória com os pneus dianteiros a chiar. Consegui corrigir a situação, mas depois surgiu uma pequena lomba que perturbou as rodas traseiras e uma poça que soltou definitivamente a traseira do carro.

Se é fã de bananas ultra-rápidas, este é o carro ideal para si

E antes que culpe a minha falta de talento, juro que não estava a abusar – o carro é que se revelou demasiado grande e pesado, e não tem ajudas eletrónicas suficientes para este género de condução neste tipo de traçado. Felizmente, na condução em autoestrada até ao nosso próximo destino, o carro mostrou-se extremamente bom no papel de um Lexus – tão silencioso quanto a sala de espera de um consultório e com uma suspensão confortável que torna qualquer viagem grande um prazer.

Já terá reparado que ainda não referi o design exterior ou interior, até porque acredito que esses elementos têm de ser avaliados pelos seus olhos, mas posso servir de guia. O LC não é um carro lindo, não da forma como um DB9 flui esbeltamente do nariz à traseira, mas é cativante. Aquela grelha dianteira é um gosto adquirido, especialmente com uma matrícula pespegada no meio, tal como o conjunto nada sereno de detalhes junto ao pilar C, mas tem uma postura épica graças ao capot baixo e à cintura elegante seguida de um eixo traseiro brutalmente largo. É mais cativante que o exótico LFA do qual recebe o testemunho de modelo tresloucado.

O interior é tipicamente Lexus, com uma arquitetura tridimensional e qualidade de construção inabalável. A posição de condução, especialmente com os excelentes bancos em Alcantara, é baixa, com as pernas esticadas, e perfeita. E o painel de instrumentos é móvel atrás do volante, ao bom estilo do LFA. Sim, há muitos botões e superfícies táteis, ecrãs e seletores despontam de todas as superfícies e exigem um doutoramento para compreender, mas é tudo executado com imensa atenção ao detalhe. E para um carro destinado a tornar-se um voto de protesto contra os rivais alemães, o BMW Série 6 e o novo Mercedes Classe E Coupé, ou como alternativa mais acessível aos britânicos, como o Aston Martin DB11 e o Bentley Continental GT, ser diferente é uma excelente solução.

Já esperava boas coisas do V8 do LC500 antes de conduzir o híbrido, mas agora até rezava aos deuses da combustão. Felizmente, o LC500 cumpre. Embora seja menos potente que o BMW M6 de 560 cv, este V8 5.0 com 477 cv é atmosférico e compensa com muita personalidade o que falta em genica – a potência máxima é obtida a umas gritantes 7.100 rpm, a apenas 200 rpm do limitador. Depois temos a caixa, uma automática com dez velocidades e conversor de binário comparável em tamanho e peso com a caixa de oito velocidades do GS F, mas com benefícios ao nível do escalonamento mais equilibrado. E ainda bem que não estávamos confinados ao código da estrada – tínhamos o circuito de Monteblanco para acelerar a sério. Bastaram dez segundos para perceber que preferia o LC500, neste caso amarelo na versão Sport+. Adorei a forma ruidosa com que o motor acordou e a excelente ligação entre o pé direito e os pneus traseiros. No arranque das boxes, aproveitei para ziguezaguear (com a

“A potência não serve apenas para as retas – ajuda-o a manter as trajetórias”

Um Lexus que o deixa realmente de queixo caído. Alan Partridge ficaria maravilhado

desculpa de que estava a aquecer os pneus), e consegui sentir o eixo traseiro direcional em ação, encurtando o raio de viragem e tornando a dianteira mais incisiva. E tudo isto abaixo dos 50 km/h...

Verifico os espelhos, espero que a linha pintada termine e lá chego à pista com o V8 a gritar a plenos pulmões. Sinto um impulso reforçado a partir das 4.000 rpm, que é contínuo e agressivo até encontrarmos o limitador às 7.300 rpm. A forma como entrega a potência não assusta, e convém explorarmos bem o curso do acelerador e as passagens de caixa. No entanto, se ativar o modo Sport+, (suspensão mais firme, acelerador mais sensível e direção eletromecânica variável na configuração mais desportiva), desligue o ESP e vai encontrar no LC um rufia.

Agora sim, temos as ferramentas necessárias para colocar com precisão o nariz deste coupé de 1.935 kg. Entra nas curvas com bastante velocidade e nota algum adorno da carroçaria, mas o eixo traseiro não se deixa abalar e o sistema de quatro rodas direcionais encontra agilidade onde o híbrido não a tem. Depois, caso a física decida intervir ao alargar a trajetória, pode recorrer à potência para soltar um pouco a traseira e recompor o LC ou manter o carro de lado durante alguns metros. É necessário abordá-lo como se fosse um *muscle car* – a potência não serve apenas para as retas – é útil para ajudá-lo a manter trajetórias. O próprio volante segue a tendência moderna de comunicar pouco com o condutor, mas compensa com uma cremalheira super-rápida. Para mim, é uma direção equilibrada – suficientemente linear para acertarmos sempre no ângulo de volante ideal, e com feedback suficiente para sabermos como está o nível de aderência dos pneus dianteiros.

Talvez o facto de ter conduzido este LC logo após o entediante híbrido tenha afetado a minha perceção, mas a nova caixa de velocidade é um triunfo estrondoso. Nos relaxados modos Comfort e Eco (não se preocupe, não desperdiçámos tempo em pista – experimentámos esses modos no ensaio em estrada do V8) a caixa vai engrenando relações calmamente, mas basta passar para Sport+ para sentir as agressivas e instantâneas passagens de caixa. E vai querer reduzir mesmo quando não precisa só para ouvir as explosões libertadas pelos escapes e sentir o excitante regime do motor, ou levar as rotações até ao limitador para ouvir a salva de metralhadora estranhamente gratificante.

Eu sei que este comportamento é imaturo, mas estamos a falar de um Lexus. Desde que Alan Partridge conduziu um, a marca tem tentado livrar-se da sua imagem monótona, e um produto genuinamente hilariante é fundamental. O LC500 prova que até o motor de combustão ser levado para a morgue, a maneira antiga continua a ser muito válida. O LFA mostrou que há uma veia de loucura nesta marca; este carro prova que essa loucura quer mais destaque. TG

Tal como o RX450h, o sistema Híbrido Multi Stage combina um V6 de 3,5 litros com 299 cv com uma caixa de velocidades CVT, um gerador (que também gere a caixa CVT) e um motor elétrico que produzem 359 cv. Até aqui, tudo bem.

Para responder às críticas de que, com a caixa CVT, o regime do motor raramente está sincronizado com a posição do acelerador, a Lexus acoplou uma caixa automática de quatro velocidades no final da transmissão, com quatro relações fixas reais.

No modo manual, o condutor tem dez passos para selecionar com as patilhas da caixa. As primeiras três velocidades da nova caixa são combinadas com três “relações” artificiais da CVT (perfaz nove velocidades), enquanto a quarta velocidade da caixa é uma espécie de relação sobremultiplicada.

O maior número de relações permite alcançar os 140 km/h sem ligar o motor (no RX450h isso acontece aos 100 km/h), e em autoestrada o motor assume regimes baixos e ainda carrega as baterias.

“Basicamente, é um carro rápido quando puxa por ele, mas calmo e eficiente quando é preciso”, disse-nos um engenheiro Lexus.

À ESPERA DO ABARTH

TEXTO: PAULO PASSARINHO / FOTOS: MANUEL PORTUGAL

O Fiat 124 Spider é o irmão gémeo do Mazda MX-5. Já muito aqui escrevemos sobre o Fiat, logo que os nossos congéneres britânicos conseguiram um primeiro ensaio, mas a verdade é que o modelo da Fiat tem tanto de igual como de diferente da versão nipónica. A começar nas diferenças óbvias da estética e da motorização. A Fiat optou por dar uma imagem, no meu entender, mais robusta ao 124 Spider. Para isso contribui o facto do capot ter uma espécie de bossa e das jantes de maiores dimensões. Os faróis são também maiores e ao invés da imagem "rasgada" parecem mais sorridentes.

Mas é na alma que tudo se percebe. A Fiat colocou a motorização 1.4 turbo de 140 cavalos à disposição deste roadster. Como é necessário albergar o turbo e a refrigeração, foi necessário proceder à alteração do capot. Este motor tem uma vida dupla. Ou seja, quando queremos andar em modo mais descontraído nem damos pela presença do turbo, mas quando pressionamos o acelerador de forma decidida lá vem o ronco que lhe assenta tão bem. Pode não ser muito refinado, mas também ninguém está à espera disso num modelo destas características. Quero acreditar que só haverá dois tipos de comprador para este modelo: os que gostavam de poder ter o Abarth 124 e aqueles que só estão à espera que esse chegue. Sim, o Fiat irá ter como maior concorrente, penso eu, não o Mazda mas a sua musculada derivação. O tempo dirá.

Outra diferença óbvia quando olhamos para o 124 Spider são as jantes de 17 polegadas que aqui estão presentes (apesar de opcionais). Lá está, mais um contributo para a imagem mais robusta.

Em condução os pneus 205/45 R17 até nem se portam mal quando avançamos em piso bom, mas quando vamos para pisos mais desconfortáveis a coisa muda de figura. É certo que os engenheiros italianos pegaram na base e dedicaram-se a

O motor 1.4 turbo debita 140 cavalos de potência

FIAT 124 SPIDER

Preço: € 30.300
Motor: 1.368 cc, 4 cil., 140 cv, 240 Nm
Performance: 0-100 km/h em 7,5 s, 215 km/h
Transmissão: manual, 6 vel., tração traseira
Consumo/Emissões: 6,4 l/100 km, 148 g/km CO_2
Peso: 1.125 kg

O interior foi pensado para o condutor

Sem capota é a sua forma natural

Se não tem filhos, tem garagem e quer divertir-se... já sabe! Aproveite o 124 Spider

alterar a taragem de molas e demais afinações de suspensão. O Fiat 124 Spider tem um comportamento eminentemente desportivo e por isso nada é de estranhar. Se achar demais, olhe, troque para as jantes 16 polegadas.

O 1.4 turbo proporciona aceleração dos 0 aos 100 km/h em 7,5 segundos e impulsiona o roadster até aos 215 km/h. Com capota aberta nem vale a pena experimentar. A turbulência é demasiada e só estará a desperdiçar gasolina. Calma. Não pense que é mau. Apenas não é para andar em auto-estrada com o pé a fundo. Alias, o 124 Spider sente-se muito melhor se optar por usa-lo em estradas com curvas e contra-curvas sempre retorcidas. O comportamento sempre com a traseira a dar um arzinho da sua graça irá fazer as delícias. Se não está habituado a isso ou os seu dotes estão em nível de aprendizagem, bem, tem aqui um bom amigo para lhe explicar isso. Não sou eu, é o 124 Spider. Vai ver que ele avisa sempre primeiro o que lhe vai acontecer antes de... sim, já aconteceu. Muito previsível e com uma direção certinha, é superfácil de habituar ao modelo e começar a divertir-se à séria.

Este é um modelo emotivo, tal como são todos os veículos deste género. Pensados para invejosos ou para quem possa viver a vida sem pensar nos lugares de trás (que não existem claro). É uma opção. Tal como é a versão Lusso, a mais equipada. O interior é muito bonito com a configuração em dois tons, o "camel" ajuda e de que maneira. Foge do cinzentismo habitual e curiosamente dá um toque de requinte a um modelo que até à minutos me parecia mais desportivo que outra coisa.

A qualidade de construção é aceitável tendo em conta que estamos a falar de um modelo com pretensões modestas. Sim, não esquecer que bastam cerca 30 mil euros para se tornar proprietário do 124 Spider. Se não tem filhos, tem garagem e quer divertir-se... já sabe. TG

Travessura!

Já estamos longe do *halloween*, mas o GT86 remete-nos para momentos mais divertidos de condução

TEXTO: **ANDRÉ MENDES**
FOTOS: **MANUEL PORTUGAL**

Se olharmos para a gama atual da Toyota descobrimos uma das melhores ofertas de híbridos de todas as marcas no nosso mercado e diversos outros modelos que tentam agradar às famílias mais numerosas e a todas as pessoas que necessitam de uma solução mais racional e que consiga cumprir diversos propósitos ao mesmo tempo.

E depois, lá perdido no meio, há o outro lado das questões racionais. Há o modelo que foi desenvolvido apenas por quem gosta de conduzir e até dispensa a presença de mais pessoas no carro nas alturas em que quer apenas fazer o que mais gosta. O modelo que foi projetado usando muitas das soluções disponíveis para a redução de peso, sempre tendo em conta o seu preço final. O modelo que também consegue, ao mesmo tempo, invocar alguns dos espíritos mais sagrados da marca nipónica, que pareciam estar trancados num armário há mais anos que o desejado.

O Toyota GT86 é um carro quase perfeito nos pontos que estão diretamente ligados à condução pura e dura, sem ajudas, sem filtros, sem... mariquices. E atira-nos isso à cara tanto em jeito de provocação, com se estivesse a sorrir, como a convidar-nos para irmos conduzir mais um pouco. E foi justamente o que decidimos fazer. Na nova versão, a estética deste modelo foi ajustada em alguns detalhes. As óticas dianteiras e traseiras têm um novo desenho e as da frente já contam com as obrigatórias luzes de condução diurna, mas com uma estética um pouco mais agressiva. O único ponto a lamentar foi mesmo o facto de ter desaparecido o logo GT86 no para-lamas dianteiro, junto das rodas, uma vez que este passou para o interior dos faróis dianteiros, na zona lateral. E na nova versão também já não está presente a asa traseira, deixando este ponto para que seja o novo proprietário do GT86 a escolher que tipo de asa deseja montar no seu carro.

No habitáculo, os assentos dianteiros contam com um excelente apoio lateral e contribuem para a excelente posição de condução do GT86, que inclui todos os comandos destinados à condução perfeitamente instalados no local correto e mesmo ao alcance do condutor. Lá atrás, o espaço disponível é apenas suficiente para um casaco ou para uma mochila, uma vez que os assentos traseiros não são muito dados a oferecer espaço a quem neles se tenha de sentar. Aliás, todo o habitáculo do Toyota GT86 está mais pensado para os padrões nipónicos em termos de espaço, ainda que, depois de ajustado o assento e conduzidos os primeiros quilómetros nos comecemos a esquecer de algumas das coisas que nos estavam a fazer alguma confusão inicialmente.

Entre as novidades desta nova versão, está o novo LCD existente no painel de instrumentos, que nos consegue oferecer diversas informações em tempo real, tais como as forças G laterais e longitudinais num gráfico que adorámos consultar e diversas outras funções que podemos selecionar facilmente usando os comandos existentes no volante.

O motor D4-S é um *boxer* de quatro cilindros, com a assinatura da Toyota e da Subaru. Tem uma potência máxima de 200 cavalos, todos encaminhados, sem filtros, para as rodas traseiras. A direção é precisa quase ao nível da perfeição e transmite-nos tudo o que se está a passar lá à frente. E a caixa tem um comando instalado ao milímetro no melhor local possível e é rápida e muito direta. Para completar o conjunto, os pedais do lado direito estão mais próximos um do outro e o da embraiagem mais chegado para a esquerda. E claro que, com tudo isto, a condução do GT86 não poderia deixar de ser um dos seus pontos mais interessantes. Os pneus são um pouco mais finos do que aqueles que um construtor alemão escolheria e o centro de gravidade é extremamente baixo. Isso faz com que em estradas de alcatrão mais polido, o GT86 seja um autêntico brinquedo de *drift*, sendo fácil de controlar e corrigir e uma autêntica delícia para quem está ao volante.

O tema do preço também é um dos principais trunfos do Toyota GT86. Por menos de 45 mil euros conseguimos comprar um verdadeiro desportivo e uma autentica máquina de condução, pronta para qualquer um dos desafios que poderemos imaginar, seja ele o simples ato de conduzir, ou o início de um projeto de desportivo que poderemos ir aperfeiçoando ao nosso gosto enquanto o tivermos connosco. Acreditamos que o Toyota GT86 tem tudo o que é preciso para inscrever o seu nome na história da marca, ao lado de modelos como o AE86 ou o Trueno, como é mais conhecido no Japão. TG

O motor *boxer* é assinado pela Toyota e pela Subaru

ABASTEC

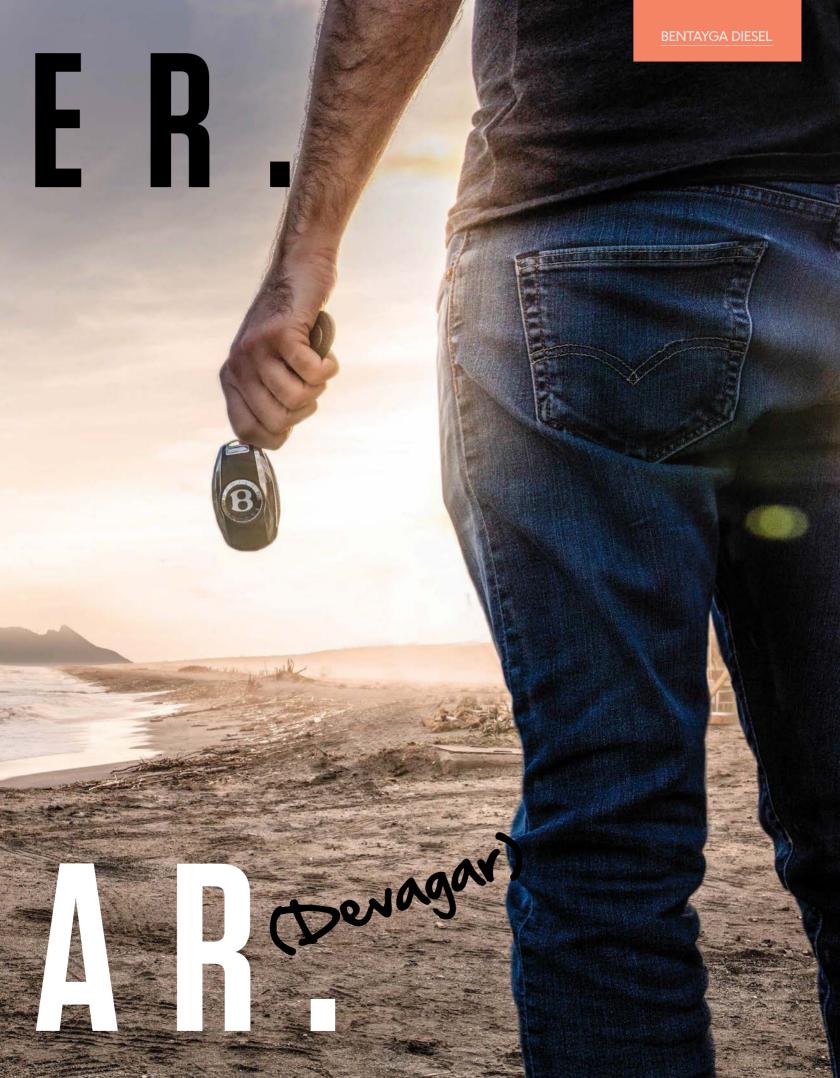
PREPARAR.

Dois depósitos para cobrir 2.250 km num Bentley de 435 cv. Missão impossível, certamente...

TEXTO: **STEPHEN DOBIE** /
FOTOS: **STUART PRICE**

ARRANC

ER.
AR.
(Devagar)

O nosso trajeto: 2.198 km com dois depósitos, mas a autonomia diz "730 km"!

Devia dizer "1.100 km", mas o carro tem sido usado e abusado por jornalistas. Acho que posso melhorar este valor

Um Bentley diesel. Estou a amaldiçoar essa noção, mas não por nostalgia. É que esta versão a gasóleo inspirou o chefe nas torres *TG* a dar-me uma missão aparentemente impossível: trazer um destes carros a partir da apresentação internacional, em Marbella, até Inglaterra com apenas dois depósitos de combustível. São 2.250 km!

No papel, a ideia é boa. A Bentley sabe que os seus clientes não precisam de um carro que gaste "apenas" 8,0 l/100 km, mas também é um elemento de luxo ter de atestar o mínimo possível de vezes o carro. O problema é que terei de fazer mais de 1.100 km com um depósito quando a marca anuncia uma autonomia de 1.000 km. É incrível para um SUV V8 4.0 com 435 cv e 2,5 toneladas, mas não chega.

Depois de atestar o depósito com 85 litros no sul de Espanha ao pôr-do-sol, fico de imediato desanimado: o computador de bordo anuncia uma autonomia de 730km. Como o carro tem sido conduzido depressa por jornalistas, espero que esse valor se deva aos diversos dias de "ensaios". Felizmente, a primeira hora de condução, por autoestrada, não faz esse número cair. E fiz a decisão consciente de conduzir à velocidade limite máxima. Um carro de luxo não pode ir a atrapalhar o trânsito na via mais à direita!

À medida que nos aproximamos do hotel em Sevilha, a autonomia desce para 720. E 710. Está a acompanhar a distância percorrida, mas está a fazê-lo demasiado cedo. Sou obrigado a baixar a velocidade para os 95 km/h. Até dou uma cotovelada ao fotógrafo Stuart para ver se desliga a função de massagem do banco, mas sei que é escusado porque olho pelo retrovisor e vejo as sete toneladas de equipamento fotográfico (valor aproximado) na bagageira e nos bancos.

Independentemente da velocidade a que viaja, o Bentayga é serenamente silencioso. Partilha o V8 biturbo com 4,0 litros de capacidade com o Audi SQ7, mas a linha de escape toca uma banda sonora mais calma. Enquanto o Audi faz de conta que tem um V8 a gasolina, o Bentley faz de conta que não tem motor. A sério! A menos que obrigue a caixa automática de oito velocidades a reduzir duas ou três relações, a condução normal não produz praticamente qualquer sonoridade!

A desvantagem é que isso afasta bastante o condutor da experiência, para além de dar por si a velocidades proibidas sempre que se distrai. Conduzir a 90 km/h num Bentley assemelha-se a tortura. Quando um Dacia Logan algo amolgado nos passa como se estivéssemos numa acelera, volto novamente aos 120 km/h.

A missão começa a revelar-se realmente impossível, mas surge uma nova dose de inspiração com a visita matinal à central elétrica solar PS10 perto de Sevilha. Pode não soar apaixonante, mas é magnífica: é composta por centenas de espelhos que projetam os raios solares para a torre, que os converte em eletricidade. Minutos após o sol espreitar sobre o horizonte, é possível ver dezenas de raios que ligam o chão ao pico da torre. É genuinamente espantoso.

É o incentivo visual de que precisava para compor-me e começar a conduzir eficientemente, tal como o patrão quer. Seguimos para norte, mas por muito que adote uma condução calma – uso uma ínfima parte dos 900 Nm de binário (o

A central solar de Sevilha. Espero absorver alguma enegia!

* Preciso de INSPIRAÇÃO*

Primeiro abastecimento: continuo otimista

Oh!

“O Bentley faz de conta que não tem motor”

Carro grande parece pequeno ao lado da mina enorme

BENTLEY BENTAYGA DIESEL
Preço: € 156.920
Motor: 3.956 cc, V8 biturbo, 435 cv, 900 Nm
Transmissão: aut., 8 vel., tração integral
Performance: 0-100 km/h em 4,8 s, 270 km/h
Consumo/emissões: 8,0 l/100 km, 210 g/km CO_2
Peso: 2.499 kg

Poupar combustível? Evite travar ou acelerar! E estradas deste género

Bancos com massagem. Excelente para o corpo, mau para o consumo

Ative o modo Comfort para poupar ou Sport para... gastar!

mesmo que um LaFerrari) , a autonomia está a desaparecer. Após uma curta sessão fotográfica em Corta Atalaya, a maior mina a céu aberto da Europa, Stuart informa-me onde gostaria de fotografar ao pôr-do-sol. É uma colina em Valdezcaray, no nordeste espanhol. Ainda bem, porque até fica em caminho. Só que assim que ponho o destino na navegação do Bentley, o tempo de chegada – uma hora após o pôr-do-sol – obriga-me a tomar uma decisão fatídica.

Não tenho orgulho em relatar o que se passou a seguir. Ao escolher obter uma fotografia fantástica ao invés de obedecer ao diretor, a minha mão aproxima-se do seletor de modo de condução. Ativo o modo Sport e partimos da mina com a dose colossal de binário – que não era usada desde que o último jornalista saiu do carro – à mercê do meu pé. Já sei que vou ser repreendido por isto.

O meu primeiro argumento na audiência disciplinar será que estou apenas a testar o carro. Apesar de ter um motor diesel e muito peso e luxo, o Bentayga não deixa de ter capacidades dinâmicas apuradas. Não é tão ágil quanto um Porsche Cayenne, nem quanto um SQ7, mas a direção é rápida e o carro cola-se ao piso e vira com mais precisão do que esperava para algo tão grande. É preciso agradecer à eletrónica, especialmente ao sistema ativo de controlo do chassis (opcional). No modo Sport, sente-se mesmo o sistema a funcionar!

Saímos da estrada secundária sinuosa e voltamos à autoestrada – a hora de chegada tem agora menos 20 minutos. Stuart adormeceu, mas antes reativou a massagem lombar na potência máxima. Também ele desistiu da missão de poupança de combustível. Com sombria inevitabilidade, a luz da reserva acende. A árida paisagem espanhola é habitada por algumas aves de rapina desejosas de consumir idiotas britânicos que fiquem sem combustível, pelo que decido atestar o carro pela segunda vez. Leva 72,3 litros após cumprir 721 km, o que representa uma média de consumo de 10 l/100 km. O carro ainda tinha quase 13 litros de gasóleo no depósito, e é preciso arriscar para ficar apeado para fazer 1.000 km por depósito. Esse será o meu segundo argumento.

“Este Bentayga ultrapassa terrenos nunca antes pisados por um Bentley”

Talvez não seja boa ideia subir uma montanha num Bentley!

Embora a autonomia tenha caído mais depressa do que queríamos, os quilómetros nem por isso, e chegamos à "colina" do Stuart – é mais uma "pequena montanha" – depois do ocaso. Os ganchos com gravilha por que passamos são sinais claros de que este sítio não é indicado para um Bentley, e quando a estrada acaba – dá lugar a dois trilhos marcados na encosta rochosa e polvilhada de neve – eu percebo que devíamos voltar para trás. O problema é que a minha veia rebelde acordou. A minha mão regressa ao seletor de modos e ativa o Mud and Trail: a altura ao solo aumenta, e depressa este Bentley começa a ultrapssar terrenos nunca antes pisados por um Bentley. Acho que vou receber uma repreensão escrita.

Para selar o meu destino, a vista com que nos deparamos está… envolta em escuridão. Mas isso é porque estamos a olhar para baixo. Há um céu mágico com estrelas sobre nós, e Stuart obtém uma foto ainda melhor do que queria. A descida é canja: o Bentayga domina os troços fora de estrada, e voltamos à civilização em total conforto graças, em parte, ao sistema Hill Descent Control. Fiquei impressionado.

As camas estão à nossa espera em Bordéus, mas a luz da reserva acende a uma hora de caminho do hotel. Decido espremer mais quilómetros ao depósito desta vez, e estacionamos já com a autonomia quase nula. No entanto, só leva 77,5 litros quando abastecemos após, uma vez mais, 721 km percorridos. Acho que encontrei a autonomia da vida real deste Bentayga…

Sim, mal entrámos em França e a missão já é um fracasso. Mais vale gozar a viagem de regresso, até porque não sei se ainda tenho emprego. Há um desvio sedutor entre a nossa posição atual e o Eurotúnel. É uma pequena localidade chamada Le Mans que certamente conhece. Nunca lá estive sem ser para o fim de semana das 24 Horas, e para reforçar o caráter de "cidade fantasma" está envolta numa neblina que dá ainda mais destaque aos corretores amarelos e azuis que marcam as áreas do circuito que fazem parte da rede viária pública.

Conduzir em Le Mans está certamente na lista de desejos de todos os fãs de carros. Fazer a Mulsanne num Bentley é um cliché, mas também é uma excelente oportunidade para avaliar o conjunto propulsor. A potência é considerável, e a Bentley garante que o seu carro é mais rápido do que o SQ7, mas não parece. Se abusar do acelerador, a banda sonora revela de imediato a fonte de combustível deste Bentayga, embora não seja irritante. Só que não é, claramente, um motor a gasolina. Não diga nada a ninguém, mas acho que prefiro os efeitos sonoros por software da Audi.

A nossa viagem de regresso a Inglaterra, com a foto final a ser tirada em Margate, é pontuada por mais uma paragem para abastecer. As últimas horas são muito silenciosas, e assim terminam os primeiros "2.467 km de Marb a Marg". O resultado final? Três depósitos e meio consumidos a uma média de 10,1 l/100 km.

Sim, a missão foi um enorme fracasso, mas o Bentley não falhou. É pouco provável que consiga percorrer 1.000 km entre abastecimentos, mas o Bentayga tornou a fuga à gasolina um sucesso estrondoso e luxuoso em todas as outras áreas. Até se porta bem em circuito e fora de estrada. Se perder o emprego, será o despedimento mais luxuoso da minha vida. TG

Os carros diesel costumam ter sucesso em Le Mans…

Condutor corajoso encontra fotógrafo agressivo. Têm 2.250 km para resolver tudo

Muitas toneladas para enfrentar

O comboio para casa

Chegada!

TERRÍVEL VÍCIO

Há diversos desportivos no mercado, mas não tantos como aqueles que nos conseguem alimentar o vício da condução...

TEXTO: **ANDRÉ MENDES**
FOTOS: **MANUEL PORTUGAL**

O sonho de comprar um Porsche é algo que é partilhado por uma grande legião de fãs que ainda não tiveram a sorte de ser presentados com um nível de conforto financeiro compatível com este desejo. Claro que vão haver sempre existir aquelas pessoas que nem sequer gostam particularmente da marca, bem como aqueles que até já têm mais do que um ou dois exemplares na sua garagem. Mas para aqueles que ainda fazem contas ao dinheiro, mas que ponderam a compra de uma das propostas de Zuffenhausen, as coisas ficaram agora um pouco mais simples.

Com a chegada da nova motorização turbo de apenas quatro cilindros, os preços do Cayman e do Boxster ficaram um pouco mais acessíveis, sendo que esta versão que vê nas imagens, o 718 Cayman é, atualmente, o Porsche mais barato de todos. Só para ter uma ideia, fica a cerca de 2.100 euros de distância para a versão base do Boxster e a cerca de 4.600 euros do Macan mais acessível de todos, ao ostentar uma etiqueta de preço de "apenas" 63.560 euros.

Claro que a unidade ensaiada conta com um número elevado de extras que têm o seu custo, mas nem sequer conseguimos que o pensamento do "mais barato" nos roube qualquer percentagem da atenção que dedicamos a este modelo assim que olhamos para ele a primeira vez. Claro que o tom da carroçaria também é um pouco responsável por isso, uma vez que o Azul Miami é daqueles tons que se ama ou detesta, mas acho que todos estão de acordo quando dizemos que não há forma de passarmos despercebidos em lado nenhum. Houve quem dissesse que era verde, quem identificasse o azul e quem afirmasse que parecia o mesmo tom do banco Barclays ou das carrinhas de distribuição de pão mais antigas de Lisboa. E a maioria destas pessoas nem sequer imagina que a chave que temos no bolso está pintada na mesma cor da carroçaria.

"Quatro cilindros opostos, turbo, com 300 cavalos"

Assim que nos sentamos no habitáculo, é inevitável sentir que não há muito mais que se possa fazer em termos de posição de condução. É mesmo uma questão de a adaptar à nossa estatura e depois, tudo parece estar no local correto. O volante desportivo, com o desenho inspirado no do 918 Spyder, está instalado quase na vertical e a consola é muito semelhante à dos modelos mais recentes da Porsche. A instrumentação é a mesma de sempre, mas os traços vermelhos do conta-rotações só aparecem perto das 7.500 rpm, o que já deixa antever o que este novo motor tem para oferecer.

Inserimos a chave na ignição do lado esquerdo da coluna da direção (como não poderia deixar de ser) e rodamo-la no sentido dos ponteiros do relógio para acordar o bloco de quatro cilindros opostos de dois litros, sobrealimentado e que soma 300 cavalos de potência. A presença do sistema de escape mais desportivo intensifica este momento, com um rosnar vindo algures lá de trás, mas rapidamente damos por nós a conduzir da forma mais precisa que o Cayman oferece com uma facilidade louvável.

“Cada metro de estrada é perfeito”

A posição de condução do Cayman é quase perfeita, com o volante instalado quase na vertical

PORSCHE 718 CAYMAN
Preço: € 63.560
Motor: 1.988 cc, 4 cil., 300 cv às 6.500 rpm 380 Nm às 1.950 rpm
Performance: 0-100 km/h em 4,7 s, 275 km/h
Transmissão: auto PDK, 7 vel., tração traseira
Consumo/Emissões: 6,9 l/100 km, 158 g/km CO_2
Peso: 1.365 kg

Jantes de 20 polegadas pintadas de negro são opção

Duas bagageiras, capazes de transportar diversas malas e outros objetos

Nota-se que este é o Porsche destinado a quem gosta mesmo de conduzir, criado por quem partilha a mesma paixão. Cada metro de estrada é perfeito, o equilíbrio de todo o conjunto é sublime e se não fossem os milhares de radares que instalaram em torno da cidade, poderíamos aproveitar ainda melhor cada momento, em vez de procurarmos fugir desta zona o mais rapidamente possível. Em estradas mais sinuosas e com bom piso, sentimos tudo o que se passa nas quatro rodas através do volante e da base do assento. Sentimos a potência a passar para as rodas traseiras e o momento em que o faz, mas também tudo o que os quatro Pirelli PZero instalados nas jantes de 20 polegadas estão a pisar até ao momento em que paramos no topo de uma colina para aproveitar o sol do final da tarde a contrastar com o azul Miami deste Cayman.

Os 63.560 euros necessários para adquirir o Porsche 718 Cayman não incluem nenhum extra, nem mesmo as despesas necessárias para a sua legalização e preparação, mas este é o valor que nos permite dizer que este é o Porsche mais barato de toda a gama. Sendo que a versão mais barata já inclui o tal motor turbo de quatro cilindros, dois litros

de cilindrada, 300 cavalos de potência e um visual que não deixa ninguém indiferente, independentemente da cor escolhida para a carroçaria. É fácil prever que nenhum dos Cayman entregues nos concessionários será comercializado por este valor. A lista de opcionais da marca é extensa e cheia de elementos capazes de fazer brilhar os olhos dos futuros proprietários do Cayman, ao ponto de escolher algumas coisas para deixar o seu exemplar um pouco mais especial.

Como exemplo, podemos referir que a unidade ensaiada e o seu azul Miami com chave a condizer, e as jantes Carrera de 20 polegadas pintadas de preto brilhante, já passam este valor para cima da fasquia dos 70 mil euros. E depois, há ainda a caixa automática PDK de dupla embraiagem, a vetorização de binário, o controlo ativo da suspensão, o sistema de escape desportivo, o pacote Sport Chrono e diversos outros elementos que, no final, deixam o preço da unidade que vê nas imagens praticamente a tocar nos 100 mil euros. E esse já é um valor que dá mesmo muito que pensar e que faz esquecer aquele argumento do Porsche mais acessível de toda a gama. TG

SEMPRE PRONTO

O Clio RS Trophy parece estar sempre pronto para a nossa estrada preferida. E as pequenas melhorias são sempre bem-vindas...

TEXTO: **ANDRÉ MENDES** / FOTOS: **MANUEL PORTUGAL**

RENAULT CLIO R.S. TROPHY
Preço: € 32.200
Motor: 1.618 cc, 4 cil., 220 cv às 6.050 rpm 280 Nm às 2.000 rpm
Performance: 0-100 km/h em 6,6 s, 235 km/h
Transmissão: auto. EDC de 6 vel., tração diant.
Consumo/Emissões: 5,9 l/100 km, 135 g/km CO_2
Peso: 1.204 kg

O Clio RS é um daqueles modelos que nos inspira confiança. É mais ou menos como um amigo com quem já convivemos há uns anos e com quem nos damos bastante bem. Na maioria das situações, já sabemos como vai reagir em relação a determinadas questões ou como vai encarar alguns problemas. De uma forma muito resumida, já sabemos com o que podemos contar. E o Clio RS Trophy também é um pouco assim. De tal forma que, assim que sabemos que vai existir uma nova versão, até evitamos falar sobre o assunto, com receio de que as alterações sejam em demasia e isso nos faça ter de passar algum tempo até nos voltarmos a conhecer da melhor forma.

Mas o novo Clio chegou. E está aqui mesmo à nossa frente, com a carroçaria pintada na melhor cor possível para um modelo com a autoria da Renault Sport, o amarelo Sirius. Aparentemente não parece muito diferente do modelo que conduzimos há uns meses, mas reparámos que há um novo conjunto de óticas na zona inferior do para-choques e que formam o logo da Renault Sport. Numa espécie de formato em xadrez, incluem um sistema de iluminação totalmente em LED, que substitui os faróis de nevoeiro e as luzes de curva, mas também dão uma ajuda nas estradas mais escuras com um alcance melhorado. E nas óticas principais, à frente e atrás, está também o novo desenho em “C” nas luzes de condução diurna, que a marca apresentou nesta nova geração do Clio. Além disso, a asa dianteira, o defletor traseiro, o difusor de ar inferior e as saias laterais também contam com a assinatura Trophy e contribuem para o visual mais desportivo desta versão.

Lá por dentro as mudanças são poucas ou nenhumas, pelo menos num primeiro olhar. Mas ao fim de uns minutos percebemos que o Clio RS também viu melhorada a qualidade de diversos materiais e que está um pouco mais requintado. O painel de instrumentos, infelizmente, não sofreu alterações e é praticamente o mesmo que encontramos em todas as outras versões em vez de algo um pouco mais exclusivo nesta opção mais desportiva da gama. Os pedais são em alumínio e tanto o volante como o punho do travão de mão são forrados em pele. E há costuras vermelhas e detalhes plásticos na mesma cor um pouco por toda a parte. Se fossem amarelas, em vez de vermelhas, ficava perfeito.

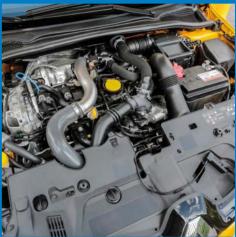
A versão mais desportiva do Clio RS, o Trophy, continua equipada com o motor 1.6 turbo de 220 cavalos e conta com alguns ajustes na suspensão face ao Clio RS “normal”. Ou seja, no eixo dianteiro, a suspensão tem uma altura reduzida em dois centímetros e no eixo traseiro em um centímetro. Comum a todos é a caixa de velocidades automática de dupla embraiagem, que inclui sistemas com o controlo de arranque. Basta selecionar o modo Race no botão RS Drive que está arrumado entre os assentos dianteiros, puxar as duas hastes da caixa de velocidades ao mesmo tempo e, se os planetas estiverem alinhados, vai surgir a mensagem “Lauch Control On” no painel de instrumentos. Depois, resta por o pé esquerdo no pedal do travão, acelerar a fundo com o pé direito, deixar-se hipnotizar com o som que sai do sistema de escape da Akrapovic, largar o pedal do travão e segurar-se bem. O controlo de tração vai tentar digerir os 220 cavalos que estão a passar para o eixo dianteiro o melhor que consegue e passados cerca de 6,6 segundos vai alcançar os 100 km/h. Quanto à dinâmica, o Clio não oferece novidades. E ainda bem, porque gostamos dele assim mesmo. Claro que há sempre espaço para melhorias, mas a Renault Sport criou um brinquedo muito engraçado que já não é fácil melhorar.

Em termos de oferta é que tudo ficou mais simples com a versão Trophy, uma vez que reúne tudo aquilo que desejamos no Clio RS: o motor mais potente da gama, o chassis mais desportivo e o visual mais arrebatador. Claro que tudo isto tem um preço e o valor inicial antes de qualquer opção é de 32.200 euros. Mas depois de ver a carroçaria pintada neste amarelo Sirius, até ficamos a achar que os 1.600 euros deste extra fazem todo o sentido. E já agora, os 1.200 euros do sistema de escape mais desportivo com a assinatura da Akrapovic também parecem ser um bom investimento. Claro que nesta fase, o preço do Clio já se encontra nos 35 mil euros, mas, lá está, é um daqueles pequenos desportivos que nos enche as medidas e consegue melhorar os dias mais frios e cinzentos com uma passagem pela nossa estrada de montanha preferida. *TG*

No habitáculo, o visual mantém-se inalterado em termos de desenho

HORA *da cerveja*

Se Burt Reynolds conseguiu, porque não a *TG*? Temos 28 horas para ir de Atlanta ao Texas (e voltar) num Trans Am de 727 cv. Que comece a mais fatigante viagem em nome da cerveja...

TEXTO: **JACK RIX** / FOTOS: **WEBB BLAND**

No que a enredos diz respeito, Os Bons e os Maus é muito fraquinho.

Bo "Bandit" Darville (Burt Reynolds), é um camionista que é contratado por um empresário extremamente sedento que quer dar uma festa no estado seco da Georgia. Oferece a Bandit 80 mil dólares para conduzir de Atlanta, até Texarkana, no estado do Texas e voltar em 28 horas com um camião cheio de cerveja Coors. Como é um grande oportunista, Bo insiste em receber parte do dinheiro adiantado para comprar um Pontiac Trans Am de 1977 para funcionar como veículo de apoio, já que o seu amigo Cledus Snow, também conhecido como Snowman, conduzirá o camião.

Se usar o Google Maps para calcular o percurso percebe que se trata de uma calma viagem, ida e volta, de 19 horas. O problema é que Bo apanha pelo caminho uma noiva em fuga. Pior, não deve conhecer minimamente o código da estrada, já que conduz sempre como se estivesse num campeonato de *drift*. Como resultado, é perseguido pelo implacável xerife Buford T. Justice.

Quase 40 anos depois de *Os Bons e os Maus* ter cimentado a presença do Trans Am na história dos *muscle cars*, o carro voltou. A Pontiac já nos deixou, mas a equipa da Trans Am Worldwide (TAW), novos donos do nome Trans Am, fizeram um trabalho tremendo na conversão de um Chevrolet Camaro SS no tributo que vê nas imagens. Esta é a versão de topo Bandit Edition, e inclui painéis de tejadilho desmontáveis, preto e dourado nos sítios certos e um V8 com 7,4 litros de capacidade e um compressor de 2,9 litros, o que resulta em 727 cv de potência e 1.130 Nm de binário – são números superiores aos do V12 biturbo do Mercedes-AMG SL65. Raios! E vem com um chapéu Stetson de série, claro.

A nossa missão é simples: agarrar no sucessor espiritual do Trans Am de 1977 e seguir as suas pisadas. Temos 28 horas para comprar cerveja no Texas e voltar ao nosso ponto de partida – Lakewood Fairgrounds, em Atlanta, onde Bandit foi abordado inicialmente. Parece fácil? No cinema talvez, mas no mundo real é preciso ter em conta dedicado à alimentação, dormida, abastecimento e fotografias. E quando tem um carro destes, não tem piada nenhuma ir pelo percurso direito! Vamos a isto.

00:00 Subestimei imenso o tempo que demora obter pelagem facial semelhante ao glorioso bigode de Burt. Deixei o bigode crescer uma semana e agora pareço um miúdo de 15 anos que pintou o lábio superior com lápis para tentar pedir com sucesso uma imperial num bar. Não faz mal! Estou nos Estados Unidos, e há por aqui muita gente com aspeto estranho – vou passar despercebido.

Arrancamos de Lakewood Fairgrounds no Trans Am. Passados alguns minutos, um polícia manda-nos parar e exige que "libertemos os cavalos famintos". Recebo essa instrução com alguma suspeita – está claramente a revestir-nos de uma falsa sensação de segurança, e já terá avisado o radar de velocidade lá à frente que está um Trans Am a caminho. Ou então é um polícia simpático.

01:15 Evitei um acidente! Com os painéis do tejadilho removidos e arrumados na mala, o vento tira-me da cabeça o chapéu com uma rajada, mas o fotógrafo Bland apanha-o com precisão. O de Burt devia estar colado à cabeça.

03:05 Primeira paragem para abastecer em Holly Pond, Alabama: percorremos 265 km. Esta autonomia é péssima para quem não tem um minuto que seja para dispensar. E qualquer paragem com este carro demora muito tempo porque é de imediato cercado por fãs. Um deles diz que já viu o filme exatamente 109 vezes. Após mostrar o carro inteiro ao terceiro desconhecido – inclui mostrar a assinatura de Burt Reynold no tablier, a senhora de peito na imagem do sistema de ar condicionado e o tipo de letra do Trans Am original nos mostradores –, despedimo-nos e arrancamos. Para muitas pessoas, este carro é a coisa reles com quatro rodas, mas aqui no sul dos Estados Unidos é uma obra de arte. Sentimo-nos aceites. Aliás, sentimo-nos membros da família real – um carro exótico italiano não receberia tanta atenção.

03:55 Encontrámos uma curva em gancho no Alabama. Não estava à espera. A minha explosão de alegria dura pouco porque não consigo desligar o controlo de tração. Decidimos fazer a curva mais algumas vezes, para sentir bem o carro, mas tivemos problemas. O primeiro prende-se com a caixa automática de seis velocidades. É muito lenta – dá para cozinhar um leitão entre cada passagem de caixa. O melhor é usar as patilhas porque permitem escolher a melhor altura para engrenar as relações. Melhor ainda, o ideal é poupar 3.600 dólares e comprar a versão de caixa manual. O carro cumpre as curvas sem problemas, mas prefere retas. Seja como for, este não é um coupé desportivo no sentido europeu da expressão – é demasiado corpulento para isso.

Sente bem o peso do carro nas curvas, mas pelo menos o adorno da carroçaria é reduzido – a grande barreira à execução precisa das curvas é o motor molengão. Se pisar o acelerador a baixa rotação, o motor tosse e queixa-se, e quando responde a sério já a curva desaparece no retrovisor. Só que depois liberta um grito de guerra através dos quatro escapes com uma intensidade assustadora, descolando os Goodyear Eagle com 305 mm de largura (com letras em branco)... até o controlo de tração cortar o binário repentinamente. Nada acontece com suavidade neste carro esquizofrénico que só está contente ao ralenti ou a devorar-lhe a cara. Adoro-o!

A qualidade do habitáculo é fraca, mas os pormenores são fantásticos

Eis algo que muitos norte-americanos não conhecem: uma curva

Jack investiga aquela espécie de bigode que andou uma semana a deixar crescer

"Por acaso não sabem onde posso beber uma boa caneca de chá, não?"

A melhor parte de conduzir um ícone americano? Pode estacionar onde quiser...

"Aqui no sul dos EUA é uma obra de arte"

04:20 Maldição! Acabei de descobrir como se desliga o controlo de tração. Gostaria de voltar ao gancho para ver como se porta o chassis, mas não temos tempo a perder.

04:45 Está a chover. Não importa porque, apesar de não termos o painéis do tejadilho montados, as gotas voam sobre nós. Boa! Esta estrada é comprida e direita, o regulador de velocidade está ligado, o motor adotou um regime calmo e os quilómetros passam depressa – encontrámos o ritmo perfeito. O rádio toca música *country* e temos a Interstate só para nós. Vamos até Graceland (mais ou menos) e eu não consigo parar de sorrir. Isso poderá estar relacionado com os quatro litros de sumo que acabei de ingerir.

08:00 A Beale Street em Memphis é uma explosão de cor e música graças aos inúmeros bares de *blues*. Nós estamos a tocar uma espécie de *heavy metal* pelos escapes. É um sucesso – o público adora o Trans Am. O problema é que a multidão não para de disparar perguntas: "Quantos cavalos tem?", "É um Pontiac?", "Quanto custa?" e "O que é isso por cima do seu lábio?". Satisfizemos a sua curiosidade durante alguns minutos, mas acho que devia ter impresso folhetos para dar aos fãs do carro, em vez de repetir a informação até ficar azul. Para que saiba, o folheto teria este aspeto...

09:04 Paramos brevemente num concessário da Peterbilt à saída de Memphis, a mesma marca do camião de Cledus no filme. Pouco mudaram nos últimos 39 anos – continuam a parecer robustos e incrivelmente reluzentes – e representam o clássico camião americano. Quero logo um, e começo a ponderar as opções de estacionamento em Londres.

09:10 Paragem para abastecer número dois: 690 km percorridos. O painel diz-me, no entanto, que o carro também precisa de óleo – preocupante visto que foi tudo atestado esta manhã. Sem um funil à mão, um camionista mostra-me a utilidade de metade de uma garrafa de plástico.

09:50 Sorrateiro. Ultrapassamos um camião e ficamos logo atrás de outro. Enquanto isso, ultrapassa-nos um outro – durante uns segundos ficamos invisíveis para os outros carros na estrada. Esta manobra chama-se "Cadeira de Baloiço" e é a preferida de Bandit. Que pena não estarmos a fugir à polícia!

11:38 Vou ser totalmente sincero: estou cansado. Tenho os olhos sequíssimos. Quer um verdadeiro conselho de viagem? A estrada entre Memphis e Texarkana é incrivelmente monótona – evite-a. Dou por mim a acelerar sem razão só para a gasolina acabar, para que possamos parar, montar os painéis do tejadilho e esticar as pernas.

12:00 Apenas por aborrecimento extremo, saímos da Interstate e encontramos uma estrada de gravilha que teria

"Faltam 13 horas e temos 11 horas de condução pela frente. Isto vai ser difícil"

YOUR HANDY TOPGEAR HANDOUT

Trans Am Bandit Edition

NO, IT'S NOT A PONTIAC, IT'S BASED ON A CAMARO SS. THE COMPANY BEHIND IT BOUGHT THE RIGHTS TO THE NAME IN 2011.

YEP, IT REALLY IS A 7.4. A SUPERCHARGED 7.4-LITRE V8 IN FACT WITH OVER 700BHP + 800LBFT OF TORQUE. YEE-HAW!

OF COURSE YOU CAN BUY ONE! IF YOU HAVE $127,000 (OR $162,000 FOR OUR FULLY-LOADED TEST CAR WITH THE TOP-SPEC ENGINE, Z/28 REAR AXLE UPGRADE AND AUTO 'BOX) THAT IS...

...BUT YOU BETTER BE QUICK. ONLY 77 OF THESE WILL BE BUILT WITH TWO THIRDS OF THOSE ALREADY SOLD

THE CAR IS ENDORSED BY THE BIG MAN HIMSELF, BURT REYNOLDS. LOOK, HE'S EVEN SIGNED THE DASH! AND HE'S ORDERED ONE FOR HIS OWN COLLECTION.

Impressões digitais: prova de que dá muito trabalho montar o tejadilho

As luzes de condução diurna mudam periodicamente de cor. É uma discoteca ambulante

certamente agradado a Bandit. Conclusão: 727 cv equivale a tração limitada e a uma camada espessa de pó dentro do habitáculo caso não volte a montar o resto do tejadilho. Idiota!

13:00 Terceira paragem para abastecer: 1.000 km. Montar o tejadilho demora uns 20 minutos e requer bíceps como os de Burt no seu auge – eu e o fotógrafo ficamos a suar profusamente, para diversão de um grupo de miúdas da escola que ali se juntaram e querem tirar uma foto em frente ao carro. "Vocês Snapchatam?", pergunta uma delas. Recuamos lentamente por não sabermos exatamente o que elas querem...

Um velhote faz-nos sinal antes de arrancarmos e conta-nos uma história sobre o seu Pontiac GTI de 1966, com interiores em branco e o motor 421. Digo-lhe que a TAW também pode recriar esse carro. O Trans Am permitiu a este senhor reviver experiências de vida, e a verdade é que desperta interesse a vários níveis: aos fãs do filme, fãs do Trans Am, fãs da Pontiac e fãs de coisas rápidas e extrovertidas (este último aplica-se a 99,3 por cento dos americanos).

13:21 Um tipo num Porsche 911 tenta provocar-me para uma corrida nos semáforos, mas prefiro deixá-lo tomar a dianteira. Não levo a mal. É que até ao ralenti o carro treme todo por causa do motor, enquanto o capot com a carismática abertura de ar oscila severamente. O Trans Am é uma arma de antagonismo em massa.

14:13 Treze minutos atrasados, atingimos o ponto intermédio da nossa viagem. Texarkana, uma localidade situada na fronteira entre os estados do Texas e do Arkansas, não tem grandes pontos de interesse. Dirigimo-nos logo ao Chubby Cheeks Liquor – o melhor, e talvez o único, estabelecimento de venda de bebidas da cidade.

14:46 Temos a cerveja. A euforia dá rapidamente lugar à melancolia porque temos de arrancar novamente. A pista de Montgomery no Alabama encontra-se a 900 km de distância, umas oito horas de condução. Para Atlanta são mais umas duas horas. Está na hora de rever o plano. Precisamos de dormir, mas só temos 13 horas para chegar ao destino e 11 horas de condução. Não vai ser fácil. Decidimos passar a fronteira com o Mississippi antes de dormir. Webb conhece um "centro de boas-vindas" – é um parque de estacionamento com guarda armado. Não é o Ritz, mas lá terá de servir.

17:16 Abastecimento número quatro: 1.383 km conduzidos. A bomba que escolhemos tem um polícia a guardá-la em permanência, com o seu carro de patrulha. Isso não me enche de confiança. De quantos homicídios precisa uma estação de serviço até ter um polícia permanente? Dez? Nem sei em que estado estamos! O autocolante no carro da polícia diz que é o Louisiana. O Trans Am engole mais uns litros de óleo. O que raio anda o carro a fazer com todo este óleo?

17:45 Suponho que fosse inevitável, mas quando o polícia se aproxima da minha janela, com a lanterna na mão, temo o pior. O fotógrafo não ajuda: "Desliga o motor, baixa o vidro, põe as mãos no volante e não saias do carro ou levas um tiro", diz-me ele com o olhar fixo de quem já tem experiência no assunto. Fui apanhado a 128 km/h numa zona de 96 km/h e já estou a imaginar o meu colega de cela

O nosso hotel não era exatamente excecional. A almofada não é de série!
O Trans Am no modo de exibição total na pista de *drag*
MISSOURI
NASHVILLE
TENNESSEE
ARKANSAS
MEMPHIS
TEXAKANA
MISSISSIPPI
ALABAMA
GEORGIA
Atlanta
Start and the Finish
MONTGOMERY MOTORSPORTS PARK
GEORGIA STATE LINE
TEXAS
LOUISIANA
NÚMEROS
Km totais: 2.334,3
Consumo: 17,1 l/100 km
Veloc. média: 93 km/h

O motor gritante encontra os pneus chiantes. Deram-se muito bem juntos...

"As suas caras quando percebem que o rapazito inglês sabe derreter borracha são impagáveis"

chamado Big Bubba. Mas ainda não o vou conhecer hoje – é só uma multa. Se eu fosse o Bandit, teria arrancado a fundo, feito a curva com o carro de lado e tentado chegar à fronteira, mas sou um inglês com um bigode horrível, e decido aceitar o castigo e arrancar da forma mais lenta que o carro permite.

18:59 Está na hora da cama. Estaciono no centro de boas-vindas, escovo os dentes numa casa de banho que parece já ter visto coisas muito más e desmaio no carro com um chapéu sobre a cara. Obrigado, americanos, pelos vossos rabos consideráveis – estas poltronas são incrivelmente confortáveis. O alarme tocará daqui a 90 minutos.

20:34 Eis que soa o alarme – céus, que susto! Estou suado. E suo em sítio onde nunca antes suei. E que raio de cheiro é este? Parece uma mistura de exploração agrícola com balneários de ginásio. Ah, somos nós! É o cheio de dois homens cansados e pegajosos.

22:36 É impossível subestimar os efeitos tónicos do nascer do sol. Reinicia o seu relógio biológico e restaura-lhe a esperança. Sinto o meu cérebro esquecer a falta de sono e preparar-se para o dia que tem pela frente. E o estado do Mississippi pela manhã justifica qualquer sacrifício – nuvens rosadas no céu e uma neblina ligeira lá em baixo... O sul está a abrir os olhos.

23:15 Quinto abastecimento: 1.816 km percorridos. Mais um litro de óleo. Batatas fritas ao pequeno-almoço. Que viagem de sonho!

26:30 Tenho de tomar uma decisão. Se formos diretos para Atlanta, é provável que consigamos chegar antes das 28 horas, mas quantas vezes na sua vida tem um carro com 727 cv e uma pista de *drag* à sua disposição? Vamos sacrificar a vitória por uma aventura.

26:36 Chegamos ao Montgomery Motorsports Park e somos recebidos por Robert Griffin, um tipo só com uma perna sentado numa cadeira de rodas que parece feliz por nos ver, mas que tem um sotaque tão cerrado que eu não percebo nada do que diz. Descobrimos depois que é o tipo que opera a grua. Webb, o fotógrafo, olha para mim assustado. Conhecemos depois Slick Jim, o patrão, e explicam-nos as normas de segurança. As suas caras quando percebem que o rapaz inglês sabe derreter borracha é impagável.

ILUSTRAÇÃO: SARAH HANSON

Para ativar o modo Bandit carregue no pedal direito e agarre-se ao chapéu

26:58 As luzes apagam e eu arranco, com o carro a fugir constantemente e a avançar lentamente porque as rodas traseiras patinam em primeira, segunda, terceira, quarta... Sinceramente, é uma vergonha. Descubro depois que devo abusar menos das rotações, arrancar em segunda e ter calma com o acelerador até o carro encontrar aderência – só depois posso libertar a gritante quantidade de energia sob o capot. A malta da TAW diz que faz os 400 m abaixo de 11 segundos. Digamos apenas que as minhas três tentativas ficaram aquém, mas seria possível se tivesse mais tempo... e pneus.

27:15 Este sítio tem tudo, até um troço de terra batida, onde Slick Jim me deixa fazer de Bandit e acelerar à vontade e pisar poças (desculpa, Webb – manda a conta da lavandaria ao diretor). Confirmo que, com o controlo de tração desligado, o ângulo natural do Trans Am é bastante lateral.

28:00 Lá vai o prazo.

30:56 Paramos junto à Mulberry Bridge, ou o que sobra dela, onde teve lugar o salto monumentalmente parvo de Bandit. Aparece a polícia logo a seguir, mas percebem logo por que estamos ali. Aliás, até conhecem um agente que deu apoio à equipa de produção com a acrobacia em 1977. A estrada pelo meio das árvores que leva à ponte já não existe, mas aquele filme faz parte da paisagem desta zona.

31:47 Parem o relógio! Chegámos a Lakewood. O carro está intacto (o condutor nem por isso), e que companheiro foi! É bruto, mas representa o sonho americano. Nunca conduzi nada que tivesse um efeito tão positivo nas pessoas em nosso redor, e no próprio condutor. E se a missão de um carro deste género é divertir e maravilhar, o Trans Am renascido é simplesmente genial.

Espero que aprecie, caro leitor, o facto de eu não ter mentido. Podia ter deturpado os resultados e cantado vitória, mas não o fiz. Quis dizer a verdade... e apresentar as desculpas para o fracasso. No filme, Bandit não teve de fazer sessões fotográficas, tinha um rádio e um camião que o ajudavam a evitar a polícia, e não estava seguramente preocupado com o seguro. Mas 2.230 km em menos de 32 horas? É um resultado perfeitamente aceitável.

Há quem diga que atravessar sete estados dos EUA para comprar uma cerveja que pode comprar em qualquer lado é parvoíce, e eu concordo. Mas qualquer desculpa para fazer uma viagem única é válida. Nunca uma Coors morna soube tão bem! TG

Como assim, este não é o ângulo natural da rampa de salto para um carro?

Acrobacia no rio

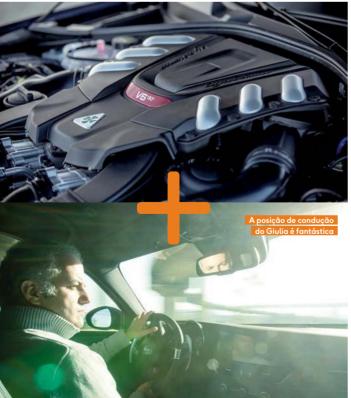
Como o realizador do filme, Hal Needham, também era um duplo, o salto suspeitamente voador do Trans Am sobre a ponte de Mulberry foi calculado ao milímetro. Segundo reza a história, Needham teve de trocar o fraco motor Oldsmobile V8 403 de 185 cv por um Chevrolet mais potente, e um dos quatro carros que a Pontiac cedeu foi destruído quando aterrou após o salto. A GM não se importou: as vendas do Trans Am saltaram de 68.745 unidades em 1977 (ano do filme) para 93.341 em 1978 e 117.108 em 1979.

“Qualquer desculpa para fazer uma viagem única é válida. Nunca uma Coors morna soube tão bem!”

AMANHECER

O Giulia Quadrifoglio tornou-se já um símbolo da Alfa Romeo renascida. Será capaz de mudar de vez a imagem da marca?

TEXTO: **PAULO PASSARINHO** / FOTOS: **MANUEL PORTUGAL**

PROMISSOR

Deixei de contar o número de vezes que pensei que a Alfa Romeo corria o sério risco de um dia desaparecer. Os problemas que o Grupo Fiat (agora Fiat-Chrysler) passou e os sucessivos insucessos de alguns modelos pareciam que podiam fazer a mítica marca um dia ser a sacrificada. Ainda me recordo de ser apontado como louco quando tive um 147 há uns anos atrás. A verdade é que mesmo com tantos especialistas como amigos, o carrinho deu seis anos da sua vida à minha causa e portou-se sem qualquer mácula. Bem, na verdade, não era bem eu que o conduzia todos os dias e se calhar isso fez a diferença.

A Alfa Romeo hoje é uma marca diferente. O Giulia traz todo esse peso, a herança histórica, das coisas boas e das menos boas. Mas o Giulia é diferente. Este Alfa Romeo é mesmo um caso sério.

Os estudos mais recentes divulgados por todas as marcas são mais ou menos unanimes: a estética voltou a ser o fator de compra numero 1 em vários mercados. Sim, é verdade que há países onde as marcas premium tem forte expressão de venda apenas e só pelo bom trabalho da marca ou pelo símbolo na grelha. Sem qualquer desprimor pelo produto, mas é assim que alguns clientes optam. Mas os últimos dados indicam que a estética é um ponto importante. E o mercado está cheio de casos de modelos cujas motorizações deixam a desejar (não que no portfolio não existissem outras melhores mas porque o orçamento não deixa subir o escalão), mas cuja estética vende no imediato. E porquê esta conversa toda? Porque se há campo onde o Giulia arrasa por completo a concorrência é na estética. Subjetivo? Exagerado? Talvez. Mas apostamos na experiência de ver o nascer do sol com a linha de cintura do modelo a brilhar e fiquei apaixonado. É certo que a versão Quadrifoglio é ainda mais interessante com as jantes de grandes dimensões, os escapes volumosos, para-choques especifico entre outros mimos, mas este modelo é muito bem nascido.

“Se há algo onde o Giulia, até parado, arrasa a concorrência é no capítulo da fabulosa estética”

Ok. Chega de babar para cima do capot. Até porque acordar às 5 da manhã para aventuras tem como consequência que até o Manuel Portugal com a sua paciência infinita para as minhas pancadas matinais esteja ali a gelar ao frio e provavelmente com vontade de me dar com o tripé na cabeça. É tempo de dar vida ao motor que esteve a aquecer as suas entranhas para não me aventurar com temperaturas tão estúpidas. A mecânica está entregue ao 3 litros V6 biturbo que debita 510 cavalos de potência e 600 Nm de binário. Dados oficiais da marca indicam um arranque dos 0 aos 100 km/h em 3,6 segundos e velocidade máxima acima de 300 km/h. Nada disso irei experimentar hoje, porque o que me está mesmo a apetecer é umas curvas ali para o lado de Bucelas. Já fui muito feliz em Bucelas. A caixa automática ZF de oito velocidades de dupla embraiagem é fantástica. Chego as primeiras curvas com o piso ainda húmido da madrugada e recordo-me que tenho mais de 500 cavalos a pontapear na traseira. Juízo é o que é preciso se não quero conhecer a traseira do carro de uma forma diferente.

A posição de condução do Giulia é fantástica

A plataforma do Giulia é nova na marca. O chassis tem um equilíbrio fenomenal. Acredito que mesmo os engenheiros de algumas marcas alemãs ficaram surpreendidos com a evolução aqui patenteada. A Alfa Romeo conseguiu produzir um carro que honra os pergaminhos da marca e que mais do que isso é eficaz em vários campos. A suspensão que já me tinha surpreendido pela eficiência no mau piso, porta-se agora como uma verdadeira senhora no alcatrão mais polido. Os quatro escapes, talvez a imagem que a maioria de potenciais concorrentes terão que se habituar a ver, roncam bem alto. A conjugação do som entre o motor e a sonoridade do escape é divinal. Há muito que não tinha tanto prazer num Alfa Romeo. O motor a partir das 2.000 rpm dá uma resposta impressionante. Daí em diante, fosso é palavra desconhecida. Sempre a encher, sempre pronto. É vê-lo a sair disparado das curvas de forma decidida. A direção é muito responsiva e permite uma excelente perceção da leitura: é por ali, parece ser imediato e é mesmo por ali que ele vai. O seletor DNA relembra as possibilidades. Se quero ainda mais aventura opto pelo Dynamic, senão fico-me pela posição que mantem o controlo de tração na sua máxima atenção. A esta hora é melhor. O comportamento desportivo do Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio é soberbo. Ponto. Abaixo de 100 mil euros tem tudo para ser uma válida opção.

É tempo de voltar a parar e respirar um pouco. O interior convida. A atmosfera desportiva está presente e os detalhes são de grande requinte. É talvez aqui que ainda falta ao construtor italiano um pouquinho mais de investimento. Não que a qualidade seja má, bem pelo contrário porque se não me parece ao nível da concorrência Premium habitual, está bem acima do que era normal na marca. E quando refiro a qualidade não é apenas dos materiais ou habitáculo, mas também da sua construção e montagem. O que falta eventualmente é a opção por menos cantos e recantos que potenciam o aparecimento de pequenos ruídos. Mas nada que apoquente. Ponto positivo no interior para o ecrã multifunções em posição central. Está orientado para o condutor (alias como muito bem estão os mostradores), e bem integrado na consola. Os bancos são envolventes e sinónimo de grande conforto.

O Giulia é um produto muito evoluído e este Quadrifoglio é o expoente disso. Se será capaz de catapultar a marca é o que o futuro dirá. TG

Um perfil em cunha confere-lhe forte dinamismo em movimento

“A partir das 2.000 rpm a resposta é impressionante”

Parece meio ofegante, sinal de que o motor não tem tido descanso

Não deve existir um único crítico à estética deste novo Alfa Romeo

FEBRE

AMARELA

Um desportivo italiano de visual agressivo e pintado de amarelo é suficiente para captar a nossa atenção. E depois há tudo o resto

TEXTO: **ANDRÉ MENDES**
FOTOS: **MANUEL PORTUGAL**

Por muitos anos que passem e que o mercado automóvel possa evoluir, os desportivos de origem italiana terão sempre uma aura complicada de igualar por parte de todos os outros construtores. A estética arrebatadora, a sonoridade inebriante e os detalhes da instrumentação que dizem "*benzina*", "*olio*" e "*giri*" foram sempre os responsáveis por nos ajudar na escolha dos posters que tínhamos no quarto quando éramos mais novos. No meu caso, era um Ferrari F40 de cor amarela que nunca esqueci e que parecia ser ainda mais sedutor do que o vermelho que surgia com mais frequência. Atualmente, as marcas italianas vão ainda mais longe e parecem empenhadas em melhorar os seus modelos que já estão incluídos na categoria de desportivos. A Ferrari tem as versões Scuderia ou Speciale do F430 e do 458. A Lamborghini teve o Gallardo Superleggera e ainda tem o Aventador SV. A Abarth tem o 595 Turismo e este Competizione que vê nas imagens, com a carroçaria pintada num incrível tom Amarelo Modena.

Por fora parece um Fiat 500 sob o efeito de esteroides e depois de uns meses no ginásio, mas por dentro é ainda mais do que isso. Debaixo do minúsculo capot está o motor 1.4 T-Jet que equipa o Abarth mais convencional, mas numa versão com 180 cavalos de potência, capaz de prestações quase obscenas para um simples 500. Além disso, há ainda diversos componentes como um filtro de ar da BMC, ou um sistema de escape Record Monza e até assentos de competição da Sabelt e um sistema de travagem melhorado com a assinatura da Brembo. E claro que também não poderia faltar a suspensão com amortecedores da Koni, equipados com a tecnologia FSD (Frequency Selective Damping) e que têm uma afinação especifica para esta versão.

Imaginamos que já poderá estar a dizer que nada disto é novo e que até nós já testámos o 595 Competizione em conjunto com o ainda mais agressivo Biposto aqui há uns meses. E tem toda a razão. Mas este 595 Competizione é o "novo". Inclui todas as melhorias apresentadas no novo Fiat 500 há uns meses e acrescenta um novo desenho dos para-choques e ainda mais detalhes que têm a capacidade de deixar este pequeno Abarth cada vez mais especial. A nova versão distingue-se ainda pelo novo desenho dos grupos óticos dianteiros e traseiros, que já usam a tecnologia LED nas luzes de presença, e no novo formato das luzes de condução diurna dianteiras, que assumem o formato do algarismo "o" da sigla do Fiat 500. E já reparou que a grelha dianteira inferior está feita de forma a compor as letras Abarth?

No habitáculo o espaço não abunda e também não encontramos muitas diferenças face ao modelo anterior. O painel de instrumentos é agora totalmente digital (de série) e também pode ter dois visuais distintos, dependendo

“As suspensões Koni mal deixam a carroçaria abanar”

Motor 1.4 turbo soma 180 cavalos nesta versão Competizione

de estarmos a usar o modo de condução mais desportivo ou o convencional. Assim que o ativamos, os padrões xadrezados surgem no centro da instrumentação e o conta-rotações ganha maior destaque. Os indicadores da temperatura e do depósito de combustível passam para o formato de ponteiros e o mostrador adicional do lado esquerdo da instrumentação que nos mostra a pressão do turbo (e este já é analógico e não digital), fica com a inscrição Sport bem acesa mesmo no centro.

Entre as principais novidades do Abarth 595 está também o novo sistema multimédia, que inclui a navegação, a ligação ao telemóvel e até a possibilidade de ser disponibilizado em conjunto com um sistema de som BeatsAudio, com um amplificador de 480 watts, seis altifalantes e um *subwoofer*, especialmente desenvolvido para o pequeno 500. Visualmente, este sistema também capta a nossa atenção sempre que o ligamos ou desligamos, uma vez que surge uma animação no monitor com o pequeno Abarth a ser arrumado numa garagem ou a sair dela. E cada vez mais, estamos com vontade de sair da garagem e levar o Competizione para dar uma volta.

A chave desta unidade viu o logo da Fiat substituído pelo

da Abarth, como não poderia deixar de ser, mas não inclui qualquer tipo de personalização, como a que já vimos em outros modelos. Mas assim que rodamos a ignição e ouvimos o cantar dos Record Monza lá atrás, é como se fosse o toque para a hora do recreio, em que já sabemos que nos vamos divertir da melhor forma. A nossa idade diminui de imediato em alguns anos e damos por nós a fazer manobras, abusando do pedal do acelerador muito mais do que seria necessário (e correto), apenas por causa do som apaixonante dos escapes, misturado com o silvo do turbo que ainda está a tentar perceber o que estamos a fazer, mas também decide entrar na brincadeira. E tudo isto fica ainda mais intenso sempre que o fazemos de manhã com o motor ainda frio. O sistema de escape Record Monza devia ser obrigatório em todos os Abarth e só por isto vemo-nos forçados a ir para o trabalho pelo caminho mais longo, pela estrada mais retorcida e aquela que inclui alguns túneis. Vou chegar atrasado mais uma vez, mas vai valer bem a pena.

Diversos elementos decorativos em carbono dão um ar mais desportivo

"Os escapes Monza deviam ser obrigatórios"

Os 180 cavalos de potência do motor turbo de 1,4 litros são poderosos e chegam a provocar dúvidas no eixo dianteiro em termos de tração. Segundo os dados da marca, a aceleração dos 0 aos 100 km/h é efetuada em 6,7 segundos e a velocidade máxima deste pequeno Abarth pode chegar aos 225 km/h. No entanto, é nas curvas que mais gosta de andar. A rigidez da suspensão é elevada e não desculpa qualquer irregularidade do piso, fazendo com que a nossa coluna vertebral se tenha de habituar a este ritmo durante uns dias. Depois de uma sessão de condução mais empenhada, o 595 Competizione chega a deixar-nos cansados, mas com um sorriso na cara. Em contrapartida, a firmeza da suspensão também consegue fazer com que a estabilidade em curva seja bastante elevada e a carroçaria do Abarth praticamente não se mexe quando o atiramos de uma curva para a outra. A caixa de velocidades não é muito precisa e a direção também poderia ser melhor, mas, no conjunto, tudo parece funcionar da melhor forma para garantir a melhor experiência de condução possível.

Sem contar com o mais exclusivo (e muito mais caro) Biposto, o 595 Competizione é o Abarth mais desportivo que pode obter. O preço de venda ao público ronda os 30 mil euros, mas já inclui quase todo o equipamento de que lhe falámos mais acima, tendo apenas de adicionar os 550 euros de uma pintura um pouco diferente do cinzento com que é fornecido de origem (um amarelo Modena, por exemplo), os elementos em carbono do habitáculo, ou os estofos em pele, caso faça questão. Depois disso, há apenas o lado decorativo da carroçaria, onde pode adicionar faixas laterais da Abarth, cores diferentes nas capas dos espelhos ou mesmo nas pinças dos travões da Brembo. Claro que o preço vai subir um pouco, mas dificilmente vai deixar de pensar no pequeno Abarth como um colecionável que vai querer manter na sua garagem durante bastante tempo! TG

Os assentos dianteiros em carbono têm um apoio lateral excelente

ABARTH 595 COMPETIZIONE

Preço: € 29.500
Motor: 1.368 cc, 4 cil., 180 cv, 250 Nm às 3.000 rpm
Performance: 0-100 km/h em 6,7s, 225 km/h
Transmissão: manual de 5 velocidades, tração dianteira
Consumo/Emissões: 6,0 l/100 km, 139 g/km CO_2
Peso: 1.045 kg

No modo Sport, o painel de instrumentos muda um pouco o seu visual

As soleiras das portas estão decoradas com a inscrição Competizione

Raça rara

OS SUPERCARROS QUE *QUASE* TIVERAM SUCESSO

Scott Devon fundou a Devon Motorworks em Los Angeles em 2008, na tentativa de rentabilizar a morte iminente do Dodge Viper da segunda geração ao adquirir os seus direitos, produzindo depois o seu próprio supercoupé com a mesma plataforma e mecânica. O Devon GTX foi o bonito resultado dessa operação. Usou o mesmo V10 8.4 do Viper (embora a potência tenha subido para os 660 cv), mas envolveu-o numa carroçaria em carbono totalmente redesenhada e criou um habitáculo mais interessante e aquelas estranhas cavas desbastadas, e instalou portas "borboleta".

E o carro não era apenas um Viper remodelado com um foguete na traseira. A Devon foi ao ponto de desenvolver um novo sistema ativo de suspensão que concedeu 60 mm de ajuste na altura ao solo. Basta carregar num botão para que o TX consiga passar uma lomba elevada. Volte a carregar para que o carro regresse à posição inicial. O McLaren P1 também usa esse sistema.

O derradeiro objetivo do GTX era fixar um novo recorde em Nürburgring, e provou o seu potencial ao bater o recorde em Willow Springs, e também chegou a deter a melhor volta em Laguna Seca, que foi depois, ironicamente, batida por um Dodge Viper ACR, com uma asa traseira estilo Devon.

A Devon ofereceu cinco milhões de dólares pelos direitos da plataforma Viper, e planeava produzir 36 GTX por ano. No entanto, a Chrysler não vendia por menos de dez milhões, e a chegada da crise acabou por ditar o fim das negociações e a falência da Devon. A marca terminou de vez em 2013 com apenas dois protótipos produzidos – um deles foi vendido em leilão por 220 mil dólares.

Entretanto, a Chrysler foi salva pelo governo norte-americano e decidiu lançar, em 2014, um Viper novinho em folha, recuperar a submarca SRT e quase atingir os níveis de potência prometidos pela Devon: 654 cv e 814 Nm de binário. A história está prestes a voltar ao ponto de partida – o Viper, que vendeu pouquíssimas unidades, será, em princípio, abandonado já este ano de 2017. E algo nos diz que desta vez não surgirão interessados em ficar com o nome.

> "O Devon não era apenas um Viper com um foguete atrás..."

TEXTO: OLLIE KEW

Devon GTX

Ficha técnica

AS INFORMAÇÕES FUNDAMENTAIS

Anos no ativo
2008-2013

Unidades produzidas
Duas

Preço novo
500 mil dólares (est.)

Trunfo
Motor com 8,4 litros

Potência e binário
660 cv às 6.000 rpm
800 Nm às 5.000 rpm

Prestações
0-100 km/h em 3,4 s, 320 km/h vel. máxima

Motivos para o fracasso
Crise financeira

Possibilidade de ressurreição
Absolutamente nula

O NOSSO
HINO
PRECISA DO SEU
VOTO
PARA SER
FINALISTA

VOTE E HABILITE-SE A GANHAR MAIS DE 1000 PRÉMIOS

BILHETES PARA PARQUES AQUÁTICOS, ZOOLÓGICOS, MUSEUS, AQUÁRIOS, CENTROS CIÊNCIA VIVA, PARQUES DE DIVERSÕES E MUITO MAIS.

SUPER PRÉMIO: VIAGEM AOS AÇORES PARA O VOTADOR MAIS SOLIDÁRIO!

1 VOTO SOLIDÁRIO = 1 LANCHE SAUDÁVEL

POR CADA VOTO ESTÁ A AJUDAR-NOS A ENTREGAR CABAZES NAS ESCOLAS PARA OFERECER FRUTA AOS ALUNOS MAIS CARENCIADOS DO PAÍS!

Vote e Partilhe o nosso HINO no site:

www.heroisdafruta.com

Media Partners:

RTP

PATROCINADORES:

PARCEIROS PRINCIPAIS:

Mercedes-Benz